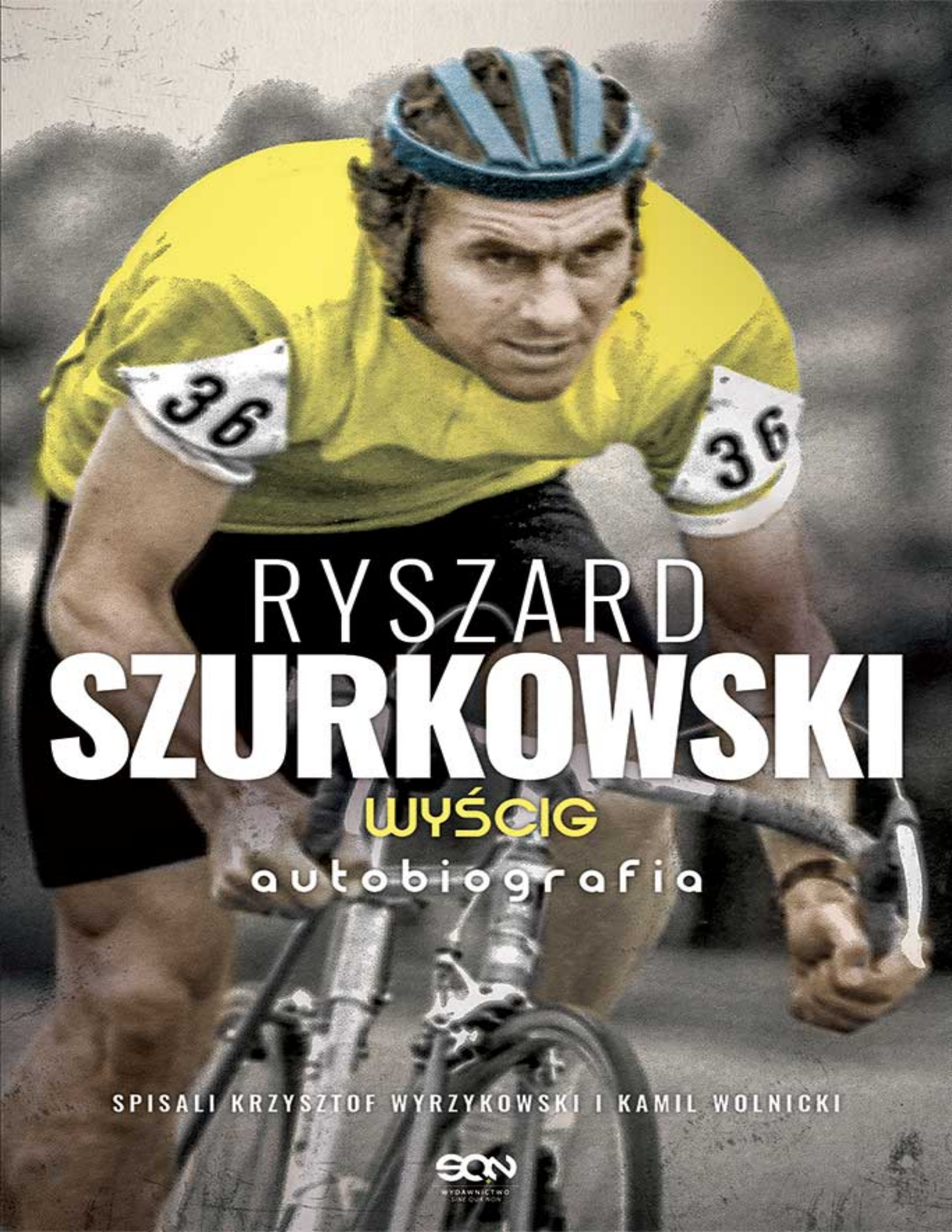
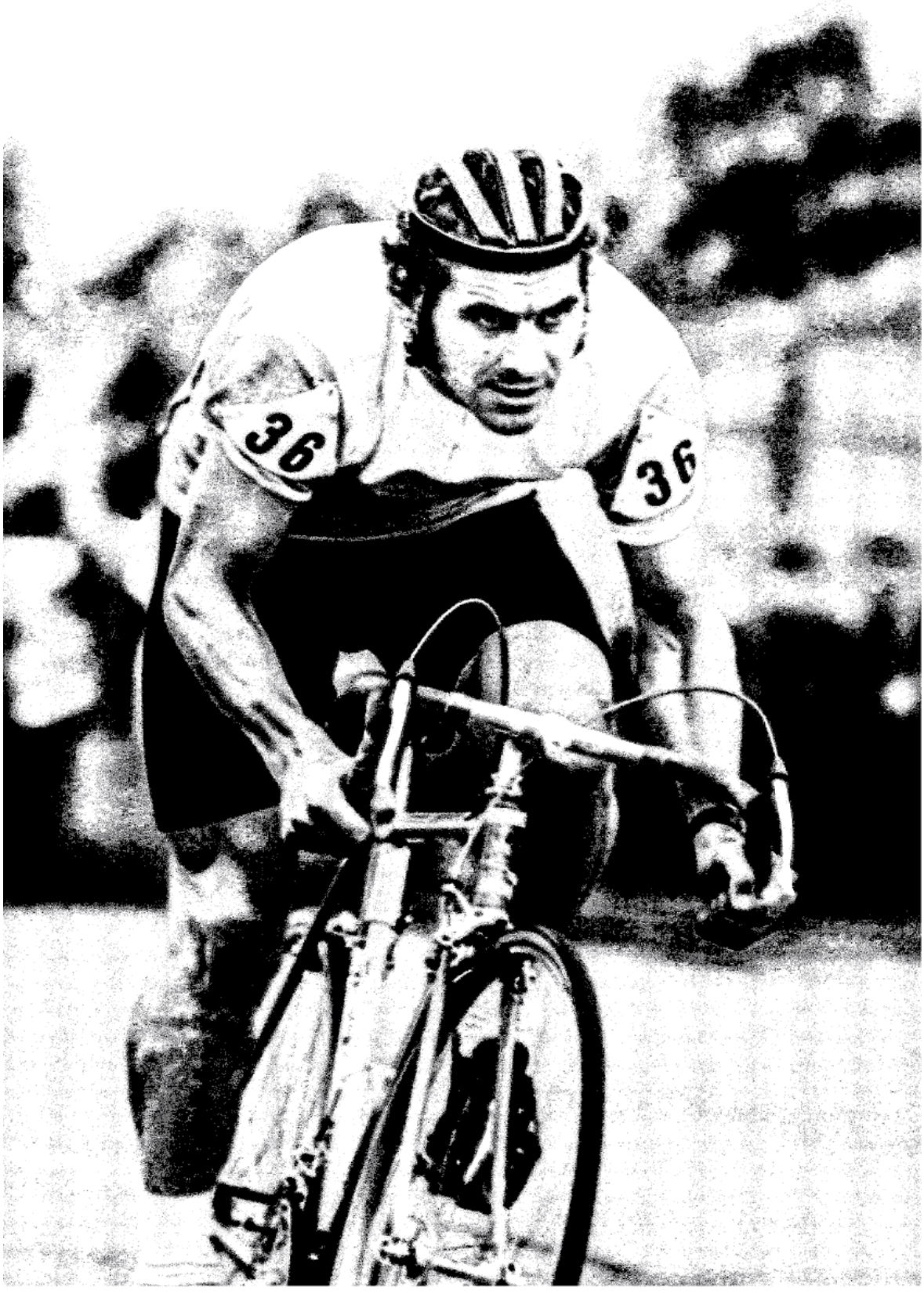

RYSZARD
SZURKOWSKI
WYŚCIG
autobiografia
SPISALI KRZYSZTOF WYRZYKOWSKI I KAMIL WOLNICKI

RYSZARD

SZURKOWSKI

WYŚCIG


36
36

RYSZARD SZURKOWSKI

WYŚCIG

autobiografia

SPISALI KRZYSZTOF WYRZYKOWSKI I KAMIL WOLNICKI

KRAKÓW 2019

Opisując różne sytuacje i zdarzenia z mojej kariery, chciałbym dodać do tego wszystkiego podziękowania. Nie będę tutaj wymieniał nazwisk, bo nie chciałbym nikogo pominąć. Adresuję więc te słowa do wszystkich, którzy przyczynili się do moich osiągnięć. Przede wszystkim do moich rodziców, a szczególnie ojca, który interesował się wynikami polskich sportowców i w ten sposób nakierował moje myśli oraz zaangażowanie na ten świat. Wielkie znaczenie w tej historii miał też mój brat Czesław, który w przełomowym momencie popchnął mnie do przodu. To dzięki niemu nie zrezygnowałem z dążenia do kariery kolarza. Tak się to wszystko zaczęło. Później spotkałem na swojej drodze moich najbliższych, kibiców, zawodników, z którymi przeżyłem przygodę życia, trenerów oraz działaczy. Wszyscy oni przyczynili się do sukcesów moich i całego polskiego kolarstwa w tamtych latach. Raz jeszcze: dziękuję!

Ryszard Szurkowski

PROLOG

Czterdzieści lat minęło od dnia, kiedy zakończyłem pisać książkę *Być liderem*, której bohaterem był Ryszard Szurkowski, wspaniale opowiadający o swej kończącej się karierze. W naszych późniejszych rozmowach wielokrotnie powracał temat wznowienia książki, dopisania kilku rozdziałów o życiu jednego z najciekawszych i najlepszych polskich sportowców. Nie chodziło już tylko o wyniki, o niezwykle dokładne opisy tego, co wydarzyło się na kolarskich trasach, o sekundy i minuty przewagi, o kraksy, ucieczki i pogonie, o dalsze sukcesy i niespodziewane porażki. Chodziło o coś więcej, o spięcie klamrą życia człowieka, który na rowerze okrążył kilka razy kulę ziemską, był trenerem przygotowującym swych podopiecznych do tytułów i medali w mistrzostwach świata i igrzyskach olimpijskich. Człowieka, który był posłem, prezesem Polskiego Związku Kolarskiego, pełnił honorowe funkcje w Polskim Komitecie Olimpijskim. Ale też ojcem, który przeżył ogromną tragedię, tracąc syna Norberta w zamachu na nowojorskie wieże World Trade Center 11 września 2001 roku, wreszcie kolarzem, który 10 czerwca 2018 roku w Kolonii uległ poważnemu wypadkowi na rowerze, przez co na długie miesiące stracił władzę w rękach i w nogach. Wielki, trudny wyścig o powrót do zdrowia trwa nadal.

Trzydzieści tysięcy egzemplarzy naszej wspólnej książki, sprzedanych „na pniu” w ciągu zaledwie kilku dni, dawało nam nadzieję, że kolejne wydanie będzie podobnym sukcesem. Ale mijały lata i temat nie powracał. Aż wreszcie stało się tak jesienią 2018 roku. Chcieliśmy w nowo powstającej książce połączyć to, co zostało już napisane w 1979 roku, z wywiadami i rozmowami przeprowadzanymi w ostatnich miesiącach z Ryszardem Szurkowskim w Szpitalu Rehabilitacji Neurologicznej w Uzdrowisku Konstancin-Zdrój. Wspólnie – i przy nieocenionej pomocy Kamila Wolnickiego – zgłębiliśmy raz jeszcze, a może i odkrywaliśmy na nowo życie człowieka, który długie lata był dla kibiców kolarstwa w naszym kraju symbolem wielkiego mistrza i wspaniałego człowieka. To książka dla tych, którzy go podziwiali, oglądali i ciągle go pamiętają, ale także dla tych, którzy znają nazwisko, ale nie bardzo wiedzą, z czym

i z kim je połączyć. I wreszcie dla tych, którzy chcieliby mu pomóc i go wesprzeć.

Czterdzieści lat to i w sporcie, i w życiu szmat czasu i drogi. Już prawie nie pamiętamy tego, co się wtedy wydarzyło w kolarstwie. Przypomnijmy więc tylko to, co najważniejsze: Ryszard Szurkowski zdobył po raz piąty tytuł szosowego mistrza Polski ze startu wspólnego i Wielką Nagrodę Annaby w Algierii, wygrał też wyścig Dookoła Egiptu; Siergiej Suchoruczenkow wygrał Wyścig Pokoju, a wśród zawodowców Holender Joop Zoetemelk po raz trzeci zwyciężył w wyścigu Paryż–Nicea, a potem w hiszpańskiej Vuelcie, jego rodak Jan Raas wygrał wyścig Dookoła Flandrii, a w sierpniu mistrzostwa świata w Valkenburgu, Francesco Moser wygrał po raz drugi wyścig Paryż–Roubaix, inny Włoch, Giuseppe Saronni, był najlepszy w Giro, a Bernard Hinault w Tour de France. Przed laty Ryszard Szurkowski ścigał się z nimi wszystkimi.

Dziesiątego czerwca 2018 roku, w 102. wyścigu klasycznym Rund um Köln w Niemczech, wygranym przez Irlandczyka Sama Bennetta, Ryszard Szurkowski wystartował w wyścigu weteranów…

Krzysztof Wyrzykowski

WSTĘP

W trakcie mojego życia na rowerze przeżyłem mnóstwo takich sytuacji. Wiedziałem, że hamowanie jest bez sensu, ale musiałem jednak odruchowo zacisnąć dłonie na klamkach, bo nie ochroniłem rękoma głowy. Huknąłem więc twarzą w kostkę brukową. Było tak, jakby ktoś walnął mnie dechą w czapę. Słyszałem trzask, zgrzyt, a później widziałem przed sobą własny kask, bo walnąłem tak mocno, że zerwał mi się z głowy. Czułem też, jak wpadają na mnie kolejni kolarze, i dalej słyszałem odgłosy pękających rowerów, które lądowały na mnie jeden za drugim. O dziwo, później okazało się, że nie mam żadnych zadrapań. O dziwo, nie straciłem także przytomności, przynajmniej na początku, zaraz po wypadku. Wyrżnąłem w szosę, ale w ogóle nie zdawałem sobie sprawy, że jest źle, a nawet bardzo źle. Zresztą wszystko działo się bardzo szybko. Jeszcze nie wszyscy zdążyli się rozplątać i wstać z tej wielkiej kraksy, a ja już, leżąc pod spodem, słyszałem nadjeżdżającą karetkę, bo wypadek wydarzył się tuż przy szpitalu. Leżałem więc spokojnie i nawet nie próbowałem się ruszać. Byłem w szoku. Z rzeczy, które działy się tuż po wypadku, pamiętam jeszcze, że w tej karetce, którą mnie wieźli, bardzo trzęsło. I później mam kolejny przebłysk świadomości, gdy w szpitalu widziałem nad sobą dużo jasnych świateł i czułem, że nożycami rozcinają mi ubranie. Tylko albo aż tyle – nic więcej nie pamiętam.

Kraksa, normalna kolarska rzecz. Leżałem wiele razy, zawsze wstawałem i walczyłem dalej. Wiem, że kiedyś byłem młodszy i organizm szybciej się regenerował, ale jako 72-latek też nie miałem w planach długiej przerwy w byciu sprawnym człowiekiem. Myślałem, że szybko wyjdę ze szpitala, a jeszcze szybciej stanę na nogach. Myliłem się, choć zdałem sobie z tego sprawę o wiele później. Gdy 10 czerwca 2018 roku w Kolonii stawałem na starcie wyścigu, absolutnie nie brałem pod uwagę, że coś pójdzie nie tak. Całe życie jeździłem na rowerze, całe życie się ścigałem i często wygrywałem. Ani rano, ani po południu tego dnia nie zakładałem, że przed osiemdziesiątką zaczynam najtrudniejszą walkę w życiu. Walkę o to, aby usiąść i móc używać własnych rąk do jedzenia, mycia zębów czy żeby znowu stanąć na własnych nogach. Nie wiedziałem, że będzie mnie to

kosztowało aż tyle wysiłku, wyrzeczeń i pieniędzy. Nie wiedziałem, że stanę przed trudniejszym zadaniem niż kiedykolwiek wcześniej. A przede wszystkim – że potrwa to tak długo.

Wszystko mogło potoczyć się inaczej. Na wyścigu w Kolonii byłem trzeci raz, bardziej dla towarzystwa kolegów niż dla siebie. Sam nie brałem zbyt często udziału w takich imprezach. W Polsce startowałem zazwyczaj na otwarcie sezonu w Sobótce i w Tour de Pologne Amatorów. Nigdy nie chodziło mi o wynik. Zdarzało mi się zatrzymywać na ścianie w Gliczarowie i robić zdjęcia z ludźmi. W Niemczech na starcie stanęło ponad pięć tysięcy zawodników. Ruszyłem w grupie +60, do pokonania miałem 62 kilometry. Jechałem sobie własnym tempem, z nikim się nie ścigałem. Pamiętam, że widziałem po prawej chłopaka w biało-czerwonym stroju i nawet pomyślałem, żeby przeskoczyć i pojechać za nim. Kurczę, nie zrobiłem tego i… dupa. Nie jechałem zbyt szybko, pewnie trochę ponad 40 kilometrów na godzinę, w płaskim, szerokim terenie. Dwóch kolarzy przede mną sczepiło się kołami, ja walnąłem w nich i poleciałem na bruk, a z tyłu najechał na mnie peleton. Gdybym jechał dziesięć pozycji dalej, wpadłbym na kupę ludzi i nic by się nie stało. No ale się stało, czasu nie cofnę. Roztrzaskałem się na rowerze, czyli w swoim naturalnym środowisku, przy okazji robienia tego, co robiłem latami, bo kolarstwo stało się moim życiem. Nie miałem i nie mam do nikogo pretensji o ten wypadek. Przyjąłem go jako coś, co się może zdarzyć każdemu, choć oczywiście wolałbym, aby nie przytrafiło się mnie. Nikomu zresztą czegoś takiego bym nie życzył. No ale kraksy się zdarzają. Najczęściej kończą się „szlifami”, jak mówimy w języku kolarskim, czasem złamanym obojczykiem, a bywa i tak jak ze mną. Takie jest kolarstwo, po prostu.

Zaraziłem się rowerem w maju. Wyścig Pokoju. Dzisiejszą rolę telewizji odgrywało wówczas radio. Przynajmniej u nas, w Świebodowie. Zwycięstwa Stanisława Królaka nie pamiętam. Był rok 1956 i jako dziesięcioletni chłopak nie myślałem jeszcze o kolarstwie, choć jeździłem już na rowerze. Przypuszczam, że widok był pocieszny, kiedy mając sześć lat, uczyłem się jeździć na starej, wysłużonej poniemieckiej „damce". Ledwo było mnie widać zza potężnej kierownicy i takiej samej ramy. Na rowerze jeździła większość moich rówieśników, ale – jak wszędzie – najwięcej czasu poświęcaliśmy piłce nożnej, uganiając się za nią każdego wolnego popołudnia. Poza tym graliśmy dużo w siatkówkę i piłkę ręczną. Taka panowała wówczas moda. Aż znów nadchodził maj i rozpoczynały się transmisje z Wyścigu Pokoju. Były to czasy Stanisława Gazdy, Jana Kudry, Bogusława Fornalczyka. Każdy z nas, wzorując się na bohaterach kolarskich wyścigów, zwał się Gazdą, to znów Kudrą, i pędził po drogach na złamanie karku, kończąc często „wyścig" w krzakach bądź przydrożnym rowie. A jednak kolarskich zapaleńców było coraz więcej…

Jeździłem na zwykłym, popularnym rowerze, który w każdej niemal wiejskiej rodzinie służył jako środek lokomocji. Na rowerze jeździło się do miasteczka po zakupy, do znajomych i na pocztę. Gdy zaś rower nie był nikomu potrzebny, wyjeżdżałem z kumplami na szosę i tam organizowaliśmy prawdziwe wyścigi. Ten pierwszy, który pamiętam, długości pięciu kilometrów, przyniósł mi sukces. Zająłem drugie miejsce,

a nagrodę stanowiło piękne, pachnące jabłko z pobliskiego sadu. Nagrody były dla wszystkich. Ostatni dostawał morwy, które… musiał sam zerwać z pobliskiego drzewa.

Do szkoły zawodowej w Miliczu miałem osiem kilometrów. Był rok 1962. Ze Świebodowa, gdzie się urodziłem, do Milicza jeździło się właśnie rowerem. Do szkoły dojeżdżało poza mną jeszcze kilku kolegów. Niekiedy jeździliśmy razem, najczęściej wracając ze szkoły. Rano zazwyczaj trzeba było się spieszyć i każdy pędził co tchu, by nie spóźnić się na pierwszą lekcję, ale mimo najszczerszych chęci nie zawsze się to udawało. Zresztą na pierwszej lekcji mała była pociecha z zadyszanych, spoconych i półprzytomnych z wysiłku uczniów, którzy tych osiem kilometrów przejeżdżali w 15 minut.

Rower, na którym wtedy jeździłem, lata świetności miał już dawno za sobą. Przepuszczał łańcuch, skrzypiało torpedo, ale miał swoją rodzinną historię i należał mu się ogólny szacunek. Po jakimś czasie znudziły się nam zwyczajne wyścigi, rozpoczęliśmy więc ćwiczenia akrobatyczne na rowerze, siedząc częściej na kierownicy niż na siodełku, co przypadkowych widzów przyprawiało o zawrót głowy…

Pierwszy wyścigowy rower kupiłem, mając siedemnaście lat. Pamiętam – kosztował dwa tysiące dwieście sześćdziesiąt złotych. Zbierałem je długo, odkładając każdą złotówkę. Czeski Favorit – marzenie niemal wszystkich rówieśników. W sklepie nie namyślałem się specjalnie. Zdecydowałem się na pierwszy lepszy, nie mając pojęcia, że ważna jest długość ramy, którą trzeba dopasować do wzrostu. O tym dowiedziałem się później. Ten pierwszy rower dobry był dla jakiegoś dryblasa, a nie dla mnie. Sprzedawca też się na tym nie znał; wiedział natomiast, w którym miejscu należy podstemplować kartę gwarancyjną, zainkasował pieniądze i sprawę uważał za załatwioną.

Pierwsze kłopoty zaczęły się tuż po wyjściu ze sklepu. Musiałem napompować koła, a to wcale nie było takie proste. Mało nie wygiąłem pompki, nie wiedziałem bowiem nic o istnieniu odkręcanych wentyli i oczywiście ich nie odkręciłem! Po jakimś czasie, już mocno zdenerwowany i zrezygnowany, odkryłem źródło mego nieszczęścia. Opony udało się napompować. Do domu wracałem przezornie na starym rowerze, z dumą prowadząc obok nowy. Jednak pokusa okazała się po chwili silniejsza. Musiałem wypróbować tego błyszczącego favorita. Wsiadłem, ruszyłem i… zdębiałem. Z tyłu coś straszliwie grzechotało,

łańcuch przepuszczał. No – pomyślałem sobie – ładne kwiatki, jak ojciec to zobaczy, jak się dowie, że ten niesprawny rower kosztował tyle pieniędzy… Minęło kilka dni, zanim poznałem mechanizm działania przerzutki – źródło moich ówczesnych zmartwień i niepokoju. Ale ojciec i tak patrzył z dezaprobatą na favorita. Nie podobały mu się cieniutkie dętki i niewiele grubsza rama. „Na tym nawet nie dojedziesz do sklepu – mówił. – Kiedy ty będziesz miał czas na nim jeździć? Kiedy i gdzie?”

A jednak jeździłem. Z kieszeniami wypchanymi łatkami, klejem Skorolep, z duszą na ramieniu, by te cienkie gumy nie pękały zbyt często. Nie były przystosowane do jazdy w warunkach „polowych” i dlatego pękały szybko. Nowa kosztowała sto dziesięć złotych, a z importu – sto trzydzieści, a ojciec nie chciał słyszeć o kolejnym wydatku. Kleiłem więc je mozolnie, uparcie i coraz lepiej. Służyły przez parę sezonów i to był mój pierwszy sukces. Jeździłem wytrwale. Kiedy kończyły się prace w polu, kiedy inni myśleli o zabawach i wizytach, siadałem na mojego favorita i jeździłem szosą – tam i z powrotem, patrząc na wskazówki zegarka i przydrożne kilometrowe słupki. Jeździłem systematycznie, porównywałem wyniki. O prawdziwym ściganiu się nie było jeszcze mowy, no bo gdzie i z kim? Aż wreszcie u schyłku lata 1963 roku przyjechali do mnie koledzy z Milicza. W Krośnicach, oddalonych od Świebodowa o pięć kilometrów, jest duże sanatorium, w którym pracowali dwaj zamiłowani kolarze. Potrzebny był trzeci zawodnik, bo niebawem w Szklarskiej Porębie miała się odbyć Spartakiada Służby Zdrowia. Wiedzieli, że mam rower, że trenuję, zapytali, czybym z nimi nie pojechał. Pojechałem, zająłem drugie miejsce, a jesienią tego samego roku wyczytałem w gazecie, że we Wrocławiu odbywa się wyścig dla niestowarzyszonych o Puchar Dominika Nadolskiego. Do Wrocławia pojechałem z ojcem, który po długich wahaniach zainteresował się w końcu moją pasją. Na mecie byłem piąty, ale głównie dlatego, że nie wiedziałem, gdzie jest finisz i… oddałem rywalom prowadzenie na sto metrów przed białą linią wyznaczającą kres 50-kilometrowego wyścigu. Początki były więc zupełnie przyzwoite, a co ważniejsze, zachęcały mnie do dalszego treningu.

W 1964 roku, kiedy wszyscy pasjonowali się igrzyskami olimpijskimi w Tokio, startowałem w trzech wyścigach, wygrywając je zdecydowanie. Jeden z nich zorganizowały zakłady mięsne w Krotoszynie, a na starcie

stanęły powiatowe sławy, ścigające się nawet w… Rawiczu. Mimo iż byłem jednym z najmłodszych uczestników tej imprezy, zwyciężyłem, a w nagrodę otrzymałem dużą puszkę szynki i dyplom, który ojciec oprawił w ramki i zawiesił na bardzo eksponowanym miejscu w największym pokoju. Dopiero nie tak dawno ustąpił miejsca innym, bardziej wartościowym trofeom*.

Zaraz po wypadku trafiłem na stół operacyjny. Najpierw przeszedłem dwie operacje kręgosłupa, potem czekała mnie jeszcze operacja twarzy, która trwała siedem godzin. Wszystko dlatego, że górna szczęka rozpadła się na trzy części, oczy wisiały mi w zasadzie na sznurkach, do tego miałem zmiażdżony nos i całkowicie wyrwaną dolną wargę. Tam, gdzie wszyscy mają usta, ja miałem wielką dziurę, przez którą było widać zęby. Było źle, nawet bardzo, ale nie brałem pod uwagę, żeby się poddać. Twarz udało się poskładać. Cholera, nie wiem, jak to zrobili, ale po zdjęciu opatrunku znowu miałem usta i wszystko wyglądało tak, jak powinno. Przecięli mi też kark. Operował mnie Hindus, który mówił później, że jeszcze nie widział nosa w takim stanie jak mój. Stwierdził, że to, co trzeba było z nim zrobić, przypominało układanie puzzli. Do dzisiaj mówię przez nos i czuję, że jest jakiś jakby sztuczny. Włożyli mi też kilka tytanowych płytek w okolicach oczu. Wyciąga się je po pół roku, ale podobno jestem w takim wieku, że można też zostawić je na stałe. Tak mi przynajmniej powiedzieli. Może myśleli, że od tamtego momentu pociągnę maksimum pół roku, więc po co? Tyle że ja nie zamierzałem i nie zamierzam się poddawać, bo zawsze walczyłem. Po operacji miałem szczękę ściśniętą metalowymi zaczepami, więc nie mogłem też normalnie oddychać nosem, nie wspominając nawet o jedzeniu. Miałem za to za sobą maszynę, z której zwisało z dziesięć kroplówek. Wszystko działo się w Niemczech, w Kolonii. Po pierwszych trzech tygodniach w szpitalu przenieśli mnie do ośrodka rehabilitacyjnego gdzieś koło Dortmundu i powiedzieli, że spędzę tam kolejnych kilka miesięcy. „Miesięcy?! Jakich miesięcy? No jak to, uciekam do domu!” –

pomyślałem. Łatwo nie było, bo długo razem z żoną utrzymywałem sprawę wypadku w tajemnicy. Pierwszą osobą spoza rodziny, która się o nim dowiedziała, był Mietek Nowicki, prezes Towarzystwa Olimpijczyków. Spotkał się z szefem Mazowieckiego Funduszu Zdrowia, a dalej już poszło. Wróciłem samolotem do Polski. Wiedziałem, że mam czterokończynowe porażenie. Wszystko dlatego, że zmiażdżyłem rdzeń kręgowy. Podczas wypadku zrobił się na nim mały wylew. Wiedziałem też już wtedy, że o szybkim powrocie do zdrowia nie ma mowy. Kiedyś ścigałem się w wyścigach, szukałem zwycięstw etapowych, spoglądałem na klasyfikację generalną kolejnych imprez i wydawało się, że to wszystko wymaga wielkiej woli walki. Okazało się, że prawdziwą bitwę przyszło mi stoczyć wiele, wiele lat po zakończeniu kariery sportowej. Nie wiem, jak to wszystko się skończy, ale wiem, że tysiące, a może nawet setki tysięcy ludzi od pewnego momentu zaczęło znowu ściskać za mnie kciuki, a to dodaje sił, więc robię wszystko, żeby znowu dać radę. Tym razem nie ma pięciu, dziesięciu ani nawet dwudziestu etapów, bo ten „wyścig” składa się z setek odcinków do pokonania. Także dlatego postanowiłem napisać tę książkę. Kolejną, bo pierwsza, która powstała we współpracy z redaktorem Krzysztofem Wyrzykowskim, ukazała się pod tytułem *Być liderem* dawno temu.

Ryszard Szurkowski po wypadku przeszedł kilka bardzo poważnych operacji

Po wypadku długo milczałem, chciałem pokazać się ludziom, dopiero gdy wrócę do zdrowia, bo ciągle wierzyłem, że nastąpi to szybko. W końcu zdecydowałem się porozmawiać z dwoma dziennikarzami, wspomnianym już Krzysztofem Wyrzykowskim i Kamilem Wolnickim z „Przeglądu Sportowego”. I oni też pomogli mi napisać kolejne strony mojej historii.

***

Krzysztof Kozanecki, Tomasz Derejski i Clemens Ujejski to członkowie Teamu Szurkowski. Wszyscy trzej wraz z małżonkami byli świadkami tego, co wydarzyło się 10 czerwca 2018 roku w Kolonii. Krzysztof Kozanecki pamięta to tak:
Drugi weekend czerwca to od lat tradycyjne spotkanie u Beaty i Tomka Derejskich w Kolonii. To właśnie w drugą niedzielę tego miesiąca odbywa się wyścig kolarski Rund um Köln, w którym corocznie startujemy.

Lotnisko Berlin-Schönefeld, piątek 8 czerwca, 12.00. Wsiadam z Kaśką do samolotu. Za dobrą godzinę będziemy lądować w Kolonii i jak zwykle będzie na nas czekał Tomek Derejski. Szurkowscy polecą z Warszawy i dotrą dopiero wieczorem; na nich też będzie na lotnisku czekał Tomek. Bo Tomek to kochany chłopak. 22.00. Jesteśmy w komplecie, siedzimy na tarasie: Clemens, Ryszard, Iwona i my. Piękny, ciepły wieczór. Gospodarze Beata i Tomek biegają na trasie kuchnia–taras i podają, jak zwykle, same pyszności. Podjadamy, popijamy i gadamy. My o wyścigu i rowerach, one o aktualnych wystawach sztuki współczesnej w Kolonii. My jutro pojedziemy po pakiety startowe i będziemy szykować maszyny, one będą podziwiać. A wieczorem ponownie na tarasie, my o wyścigu, one o tym, co podziwiały. Tak to już jest i wcale nie chcemy, żeby się zmieniło.

Wyścig Rund um Köln (Dookoła Kolonii) jest organizowany od 1908 roku. Pierwszy z nich wygrał niemiecki kolarz Fritz Tacke. W historii wyścigu pojawiały się również polskie nazwiska: Emil Kijewski (1935, 1937), Friedl Nowakowski (1946), Jan Smyrak (1975), Stanisław Mikołajczuk (1984). Wyścig należy do UCI Europe Tour i jest jednym z najbardziej popularnych jednodniowych klasyków w Niemczech. Startują w nim zawodowe grupy kolarskie i wielu amatorów oraz mastersów.

Startowaliśmy w nim wielokrotnie. Znamy bardzo dobrze trasę. Wiemy, gdzie można przyspieszyć, a gdzie trzeba jechać ostrożniej. To oczywiście pomaga, ale nie zapewnia absolutnego bezpieczeństwa. Na takiej imprezie

zawsze są kraksy, większe lub mniejsze. I każdy z uczestników wyścigu powinien być świadomy, że to właśnie jemu może się coś przydarzyć na trasie. W rzeczywistości jest jednak inaczej. Oddalamy od siebie myśl, że to ja bądź któryś z moich przyjaciół będzie uczestnikiem jakiegoś dramatycznego zdarzenia.

Dziesiątego czerwca 2018 roku. Niedzielny poranek. Pijemy poranną kawę, jemy lekkie śniadanie, napełniamy bidony. Za chwilę stoimy wszyscy przed domem, robimy sobie pamiątkową fotkę, po czym wsiadamy na rowery, a żony machają i życzą nam połamania kół. Do miejsca startu mamy około 12 kilometrów. Przyjeżdżamy. Setki kolarzy. Jak zwykle niesamowita atmosfera. Ryszarda rozpoznają Polacy mieszkający w Kolonii, którzy pamiętają czasy Wyścigu Pokoju. Autografy, pamiątkowe fotki. Tak jest zawsze. Przepraszamy polskich kibiców i przesuwamy się do sektora startowego. Strzał startera i ruszamy. Za każdym razem mówimy sobie, że jedziemy lajtowo, dla zabawy, nie ścigamy się, ale to się jeszcze nigdy nie sprawdziło. Peleton i adrenalina robią swoje. Pierwsze 15 kilometry to wyjazd z Kolonii. Płaska trasa, peleton momentami pędzi 50 kilometrów na godzinę, a my jesteśmy w tym peletonie. W takim amatorskim wyścigu to niebezpieczne, ponieważ nie wszyscy znają zasady kolarskiego alfabetu i proste błędy, jak chociażby zmiana toru jazdy, są przyczyną wypadków. Na tym pierwszym odcinku każdy zawodnik i każda drużyna chcą utrzymać się w czołowej grupie i uzyskać maksymalną przewagę nad rywalami, zanim zaczną się podjazdy. Nikt nie chce jechać w tzw. *gruppetto*. Wiele osób myśli, że tereny w okolicy Kolonii i rzeki Ren są płaskie. A to nieprawda. Na trasie wyścigu jest sporo sztywnych hopek od 200 do prawie 400 m. Jeśli chce się osiągnąć dobry wynik, to ten wyścig trzeba wyjątkowo dobrze skalkulować, ponieważ jazda na kole to tylko pierwsze i ostatnie 15 kilometrów. Reszta to podjazdy i zjazdy. Na podjazdach trzeba uważać na tętno, a na szybkich zjazdach panować nad rowerem i zachować bezpieczną szybkość. Pamiętajmy, że w Rund um Köln startuje we wszystkich kategoriach wiekowych ponad cztery tysiące kolarzy! O liźnięcie koła nietrudno.

Jedziemy. Gęsto jak w ulu i tracimy ze sobą kontakt wzrokowy. Wiemy, że każdy z nas będzie klasyfikowany indywidualnie, ale czasy trzech pierwszych z Teamu Szurkowski będą decydowały o klasyfikacji drużynowej. Każdy z nas uprawiał w młodości sport wyczynowo, więc wiemy, co to znaczy, i nie odpuszczamy. Na mniej więcej 30. kilometrze od

startu, w okolicy Neschen, na przegibku, widzę Ryśka. Zaczął już zjeżdżać, a ja do końca miałem jeszcze może z 50 metrów. Kiedy byłem na szczycie, Rysiek już atakował kolejny, krótki podjazd, po którym jest siedmiokilometrowy zjazd. I tam się zgubiliśmy, ale za to znalazł się Clemens, który tak naprawdę jechał cały czas tuż za mną. Umówiliśmy się, że trzymamy się teraz razem i spróbujemy dogonić Ryśka. Tomek był gdzieś za nami. Zbliżamy się do ostatniej hopki. Podjazd po wypolerowanych kocich łbach pod Schloss Bensberg i około osiem kilometrów zjazdu do Schmutze Bud. Od tego miejsca jest już 14 kilometrów do mety po płaskim. Jadę z Clemensem w peletonie. Prędkość w granicach 40 kilometrów na godzinę. Wiemy, w którym momencie nastąpi przyspieszenie, więc uważamy, żeby nam się nie urwali. Nie mamy po 30 lat, więc lepiej siedzieć na kole. Grupa przyspieszyła do 45–47 kilometrów na godzinę i do mety może być już tylko szybciej. Wjeżdżamy w ulicę Kapellenstrasse, za chwilę będzie Severinsbrücke i meta. Wszystkiego razem ze trzy kilometry. W pewnym momencie widzę obsługę wyścigu, która zabezpiecza trasę. Jest kraksa. Zamieszanie, gwizdki, okrzyki, żeby uważać. Ponieważ ulica jest szeroka, grupa odbiła w prawo, ale nie zwolniła. Odruchowo spoglądam w lewo, widzę karetkę. Wszystko trwa ułamek sekundy. W pewnym momencie słyszę krzyk Clemensa, że był tam chyba rower Ryszarda. No i co tu zrobić? Przy tej prędkości to około 14 metrów w jednej sekundzie. Nawet nie ma jak zwolnić, nie mówiąc o hamowaniu, bo wtedy kolejna kraksa jest murowana. Do mety pozostało niewiele i postanawiamy, że jedziemy dalej. Ale już uruchomiła mi się myśl, że może to faktycznie Ryszard.

Na mecie mamy takie swoje miejsce, w którym zawsze spotykaliśmy się po tym wyścigu. Jak dotąd żaden z nas nie przyjechał przed Ryśkiem i to on zawsze czekał na nas. Ale tym razem go nie było. Zaczęły się nerwy. Podjechaliśmy do dyrektora wyścigu, który potwierdził, że była kraksa i prawdopodobnie wśród poszkodowanych jest Szurkowski. Jednak to jeszcze nic pewnego. Pomaga nam policja, która ustala, że Szurkowski został odwieziony do szpitala. W kraksie brało udział chyba 12 kolarzy, więc nie było to łatwe do ustalenia. Informacja o Ryszardzie jest jednak mało konkretna. Nie wiemy dokładnie, co się stało, i nie wiemy, do jakiego szpitala go zawieźli. Tymczasem dojechał Tomek. Wreszcie policja podaje nam nazwę szpitala, ale nadal nie mamy informacji, jakie obrażenia odniósł Rysiek. Ochrona danych osobowych działa. Na nic nasze prośby i koszulki

z napisem TEAM SZURKOWSKI. Koledzy z drużyny nie mogą być informowani o szczegółach stanu zdrowia pacjenta.

Robimy krótką naradę. Informujemy o wszystkim Iwonę i ustalamy, że jedzie z Beatą i Kaśką do szpitala, a my jak najszybciej wracamy do domu na rowerach, przebieramy się, wskakujemy do samochodu i też ruszamy do szpitala. Gdy jedziemy już samochodem, dzwoni Iwona, że w tym szpitalu nie ma pacjenta o nazwisku Szurkowski. Jesteśmy niedaleko biura wyścigu, bo to akurat po drodze. Po nas jechały grupy zawodowe i przystanęliśmy obok ekipy Bora-Hansgrohe. Ktoś z tego teamu zaczął nam pomagać w ustalaniu, co się mogło stać z Ryszardem. Wreszcie mamy informację, że faktycznie karetka jechała do szpitala, o którym poinformowała policja, ale lekarz w trakcie jazdy zadecydował o zmianie i zawieźli Ryśka do kliniki neurologicznej. Zaczęło to źle wyglądać. Oczywiście pojawiły się jeszcze większe nerwy i rosnący stres. Jedziemy do Uniklinik Köln. Jesteśmy już wszyscy razem i zaczynamy poszukiwania Ryszarda. To cały zespół szpitali o różnych specjalnościach, rodzaj kampusu, i nie tak łatwo było trafić na oddział intensywnej terapii. Przychodzi lekarz i mówi, że z tej kraksy mają trzech kolarzy. Nie znają ich nazwisk (koszulki z numerami i nazwiskami były już w karetkach porozcinane), ale podaje mniej więcej wiek: 25 lat, 25–30 lat i 55 lat. Nic nie pasuje, bo Rysiek to przecież 70-latek. Podaje szczegóły ubioru i wtedy ustalamy, że ten 55-latek to Ryszard. Lekarz ustalił wiek na podstawie budowy fizycznej Ryśka. Idealna sylwetka i umięśnione nogi wprowadziły medyka w błąd. Twarzy Ryszarda nie widział, bo to już wtedy był człowiek bez twarzy. Od niego dowiadujemy się, że podczas kraksy uderzył twarzą w asfalt i uszkodził kręgosłup. Jest sparaliżowany. Zrobiło nam się słabo, pojawiły się łzy i kompletny paraliż psychiczny. Okazało się, że doktor jest anestezjologiem i że za moment zaczyna się operacja, która będzie trwała cztery–pięć godzin. Dopiero po operacji będzie mógł udzielić dokładniejszych informacji. Czekamy. Godziny mijają jak dni. Około 20.00 przychodzi lekarz i mówi, że prawie pięciogodzinna operacja miała na celu ustabilizowanie podstawowych funkcji organizmu i uwolnienie stłuczonego rdzenia kręgowego od ucisku połamanych kręgów i krwotoku. Uszkodzenie rdzenia może doprowadzić do porażenia mięśni oddechowych i tym samym do uduszenia. Diagnoza jest wstrząsająca. Uszkodzony rdzeń, połamane kręgi, porażenie czterokończynowe, połamane wszystkie kości twarzy. W tym momencie nie można nic więcej powiedzieć, ale na koniec lekarz dodał, że nie widział tak

silnego organizmu i że na wtorek zaplanowali kolejną operację kręgosłupa, która ma na celu zrekonstruowanie uszkodzonych kręgów. Około 22.00 wróciliśmy do domu. Nikt nie mógł spać ze stresu i zmęczenia. Rozmawialiśmy. Nie dopuszczaliśmy myśli, że Ryszard będzie sparaliżowany, że nigdy już nie wsiądzie na rower. Odrzucaliśmy tę perspektywę na wszystkie sposoby i odganialiśmy czarne myśli. Wierzyliśmy, że po wtorkowej operacji będzie lepiej, że z tego wyjdzie.

Kolejna operacja trwała ponad osiem godzin i udała się. To jednak tylko oznaczało, że plan został skutecznie zrealizowany i zrekonstruowano mu kręgi. Teraz można było jedynie czekać. Jak się dowiedzieliśmy, musi ustąpić obrzęk rdzenia, a to może potrwać i dwa miesiące. W tym okresie nic konkretnego się nie wydarzy i nie można też prowadzić intensywnej rehabilitacji. Ryszard był bardzo słaby, a czekała go za dwa–trzy tygodnie rekonstrukcja twarzy. Szczęka dolna była złamana w ośmiu miejscach, ubytek wargi, uszkodzona górna szczęka wraz z podniebieniem, popękane kości policzkowe i łuki brwiowe, a nos przypominał mozaikę kości i chrząstek. Nie mógł jeść, pić, mówić… Nic nie mógł. Operacja twarzy też trwała ponad osiem godzin. Przez kolejne dwa tygodnie Rysiek miał sklamrowane szczęki i unieruchomioną twarz. Trzeba było poczekać, aż wszystko się zrośnie. Musiał strasznie cierpieć.

Siódmego lipca lecę z Kaśką do Dortmundu i potem jadę kolejką do Herdecke, gdzie Rysiek przebywa w klinice rehabilitacyjnej. Pod koniec czerwca opuścił oddział intensywnej terapii w klinice uniwersyteckiej i rozpoczął ćwiczenia w nowym ośrodku. Pierwsze ruchy jednym palcem, potem drugim. Jest bardzo słaby, ale wygląda lepiej. Twarz się wygoiła i chyba nawet odmłodniał. Podczas tej wizyty dowiaduję się, że Ryszard myśli o rehabilitacji w Polsce. Bardzo mnie to zaniepokoiło. W 1990 roku założyłem z przyjaciółmi stowarzyszenie charytatywne Lions Club Poznań 1990. Członkami zostali ludzie biznesu, sztuki, kultury, lekarze, prawnicy. Mieliśmy większe możliwości od przeciętnego zjadacza chleba i postanowiliśmy robić coś dla dobra innych. Motto stowarzyszenia brzmi WE SERVE, czyli „służymy”. Na początku zajęliśmy się dziećmi z niedowładem psychoruchowym i od blisko 30 lat mamy do czynienia z rehabilitacją neurologiczną. Rysiek bywał na naszych spotkaniach i wiedział, że mamy doświadczenie właśnie w takich przypadkach. Powiedziałem mu, że w Polsce nie ma dobrych ośrodków NFZ, bo po prostu nie ma na to pieniędzy. W jego przypadku w grę wchodził prywatny

ośrodek rehabilitacyjny, ale to kosztuje nawet kilkadziesiąt tysięcy miesięcznie. Powiedziałem, że trzeba sprawę upublicznić, zrobić akcję charytatywną, zebrać fundusze i załatwić rehabilitację na najwyższym poziomie. Nie chciał o tym słyszeć. Dogadał się ze swoim znajomym, jak to określił, kolegą od tenisa, który jest dyrektorem ośrodka STOCER w Konstancinie. Pan doktor podczas rozmowy telefonicznej bardzo dużo Ryśkowi obiecał i tym samym utwierdził go jeszcze mocniej w decyzji o opuszczeniu niemieckiej kliniki. Byliśmy w Herdecke kilka dni. Oczywiście spotkaliśmy się z Beatą i Tomkiem, bo Kolonia jest niedaleko. Przyjechał też Clemens. Ósmego lipca miałem urodziny, poszliśmy do knajpy. Długo rozmawialiśmy o Ryszardzie i wszyscy byliśmy zgodni, że nie powinien być transportowany do Polski. Stało się jednak inaczej.

Pod koniec lipca dowiaduję się, że na początku sierpnia Ryszard opuszcza szpital na własne życzenie i że jeden z jego kolegów pomógł załatwić samolot sanitarny. W ocenie wąskiego grona przyjaciół, które wiedziało o wypadku, było to wielkie nieporozumienie. Można było tego samolotu tak szybko nie załatwiać i tym samym przedłużyć jego pobyt w Niemczech. Ale cóż, Rysiek w pierwszych dniach sierpnia jest już w Konstancinie. Po pierwszych dziesięciu dniach zorientowałem się, że obietnice pana doktora, a rzeczywistość to dwie różne sprawy. Zaczynam od zbilansowanej diety, czyli organizuję Ryszardowi takie pożywienie, żeby jego organizm otrzymywał odpowiednią ilość składników odżywczych, które są niezbędne do zaspokojenia potrzeb żywieniowych. Ośrodek nie ma tego w ofercie, a w przypadku Ryśka prawidłowe odżywianie jest konieczne. Specjalistyczna firma codziennie dostarcza mu pięć posiłków, ale po kilku dniach otrzymuję wiadomość, że dyrektor szpitala zabrania ich przywożenia o zbyt wczesnej godzinie. Powodem jest dzwonek przy drzwiach, który głośno dzwoni i może obudzić pacjentów. Dopowiem tylko, że portiernia jest oddalona od szpitala, ale tam też nie wolno zostawić posiłków. Musimy zapłacić firmie dodatkowe 900 złotych miesięcznie i kierowca przywozi pakiet po 7.00.

Rehabilitacja to 90 minut dziennie przed południem od poniedziałku do piątku. Resztę czasu Rysiek ogląda sufit lub telewizję, oczywiście jak zapłaci. Od 12:30 w piątek do 11.00 w poniedziałek nie ma fizjoterapeuty i nic się nie dzieje. Można zwariować. Nie ma najmniejszej szansy na załatwienie dodatkowej rehabilitacji w czasie popołudniowym i podczas weekendu. Takie jest stanowisko dyrekcji szpitala. Koniec kropka.

Już wiem, że Ryszard źle trafił. Nie tak to miało wyglądać. Najbliższe grono przyjaciół podziela moje stanowisko. Rehabilitacja neurologiczna to bardzo specyficzna rehabilitacja. Optymalne efekty można uzyskać tylko poprzez prowadzenie jej przez wielospecjalistyczny zespół rehabilitacyjny, w skład którego wchodzi fizjoterapeuta, neurolog, ortopeda, internista, kardiolog, diabetolog, okulista itd. i który jest koordynowany przez lekarza specjalistę. Podstawą jest skomplikowany proces usprawniania chorych (ćwiczenia fizyczne), w którym wykorzystuje się metody tradycyjne, specjalistyczne metody kinezyterapeutyczne, metody relaksacyjne oraz coraz szerzej wprowadzane metody instrumentalne (wykorzystanie przyrządów i aparatury). Metody są dobierane indywidualnie w przypadku każdego chorego, a efekty ich stosowania i ewentualne powikłania są stale oceniane i weryfikowane przez lekarza oraz fizjoterapeutę.

Nie mogłem jednak niczego dowiedzieć się od Ryszarda na temat programu rehabilitacji. Po prostu nic nie wiedział, ponieważ nikt go o tym nie informował. Dziwne. Poza tym ośrodek preferował metody tradycyjne i był wręcz przeciwny wprowadzaniu nowoczesnych sposobów leczenia. W wywiadzie udzielonym przez dyrektora Stołecznego Centrum Rehabilitacji w Konstancinie-Jeziornie STOCER, który ukazał się w „Gazecie Wyborczej”, przeczytaliśmy nagłówek: „Małe szanse, że Ryszard Szurkowski będzie chodził”. Porażający tytuł i porażająca diagnoza, skazująca Ryszarda na wózek inwalidzki, a przecież był to dopiero czwarty miesiąc rehabilitacji. Dyrektor ośrodka zwraca w wywiadzie uwagę, że treningi od dwóch do trzech godzin dziennie są wystarczające, a sam realizuje treningi 90-minutowe przez pięć dni w tygodniu. To bardzo duża różnica, której nikt do dzisiaj nie wyjaśnił. Ryszard nie wiedział o tym artykule i wypowiedzi dyrektora szpitala. Pewnie gdyby go przeczytał, byłby to dla niego szok. Tym bardziej że dyrektor szpitala był u niego dwa razy w ciągu dwóch i pół miesiąca pobytu. Jak na znajomego, niezbyt często. Ryszard czuł coraz większe zniechęcenie do tego miejsca. Myślał nawet o rehabilitacji w domu, co oczywiście było wyjątkowo głupim pomysłem. Namawiałem go cały czas, żeby zechciał spróbować nowoczesnych metod leczenia w innej klinice, prywatnej i nowoczesnej. Wiem, jak zorganizować taką akcję charytatywną, a nasze stowarzyszenie Lions Club Poznań 1990 to profesjonalnie zorganizuje i zabezpieczy leczenie od strony finansowej. I tu przytoczę ponowny komentarz dyrektora ośrodka: „Podważam sens tak kosztownej

przeprowadzki – taki ruch to przesada. Koszty leczenia są olbrzymie, a ja jestem sceptycznie nastawiony do tych wszystkich nowych urządzeń. Egzoszkielet (przenośny, biologiczny, sterowany komputerowo szkielet, urządzenie do reedukacji chodu) może pomóc, ale maszyna nie zastąpi ćwiczeń samego człowieka". Wszyscy wiedzieliśmy, że Ryszard musi ćwiczyć, ale nie wykluczaliśmy próby zastosowania nowoczesnych metod. Ryszard jednak cały czas tkwił przy swoim – całkowita tajemnica o kraksie i jego stanie zdrowia. A to bardzo utrudniało jakąkolwiek pomoc.

O wypadku wiedzieli Staszek Czaja i Romek Cieślak. Planujemy odwiedziny w ostatni weekend października. W piątek przyjeżdża do mnie ze Szczecina Romek, wsiadamy do mojego samochodu i ruszamy do Konstancina. Staszek wyjeżdża z Dębicy. Spotykamy się późnym popołudniem w hotelu. Przychodzi również Leszek Kuźniak i Szymek Krotosz, którzy znają sprawę od początku. Robimy naradę. Jesteśmy wszyscy tego samego zdania, że sprawę należy upublicznić, nawet jeśli Ryszard tego nie chce. Ja od dłuższego czasu byłem w kontakcie z ośrodkiem w Kamieniu Pomorskim, który należy do najlepszych w Polsce, a coraz częściej przyjeżdżają tam pacjenci z Europy. Naprawdę światowy poziom rehabilitacji. No tak, ale nie zawieziemy tam przecież naszego przyjaciela bez jego akceptacji.

Siedzimy, myślimy, kombinujemy. Nazajutrz sobota 27 października, za cztery tygodnie wypiszą Ryszarda ze szpitala. Co dalej? Przecież rehabilitacja w domu to koniec szans na poprawę jego zdrowia. Rano idziemy do Ryśka i maglujemy wszystko od samego początku. Jeszcze raz przedstawiam mu koszty leczenia w domu, które oscylują w granicach 25 tysięcy złotych: 24-godzinna pomoc to trzy wykwalifikowane osoby, fizjoterapeuta lub nawet dwóch, specjalista ustalający program rehabilitacji, konsultacja neurologiczna, ortopedyczna, internistyczna, urologiczna, dieta zbilansowana, sprzęt do rehabilitacji i jeszcze wiele, wiele innych rzeczy. Kwota jest i tak wysoka, dlatego należy brać pod uwagę wyłącznie leczenie w prywatnej klinice. Ryszard do 12.00 tylko słucha. Z Romkiem i Staszkiem, mówiąc językiem kolarskim, idziemy po zmianach i wałkujemy temat do 13.00.

I wtedy zdarzył się pewien incydent, który wpłynął na sposób myślenia Ryśka. Powiedział: „Działamy. Podajcie informację do mediów". Czekałem na to od miesięcy, ale nie tylko ja. Staszek i Romek też czekali, podobnie jak grupka przyjaciół. Tak jak wcześniej wspomniałem, o wypadku

wiedziało niewielu ludzi. Sam się dziwiłem, że udało się to tak długo utrzymać w tajemnicy.

Po wypadku Ryszard Szurkowski miał znakomitą opiekę zdrowotną

Wiedziałem, że ten przełom nastąpi, i miałem opracowany plan działania. Postanowiliśmy, że dajemy sobie tydzień na przygotowanie akcji, którą zaplanowaliśmy na 6 listopada. Podstawową informacją miał być artykuł Krzysia Wyrzykowskiego, któremu razem z Tomkiem Derejskim opowiedziałem ze szczegółami o wyścigu i kraksie w Kolonii. To był dobry pomysł, ponieważ zdawaliśmy sobie sprawę, że w dniu upublicznienia informacji o tym zdarzeniu pojawią się tysiące pytań i dlatego – żeby nie opowiadać każdemu tego samego – załączałem w e-mailu ten artykuł. Pierwszy telefon zadzwonił około 7.00, a potem dzwonił już non stop. Startowałem z Ryszardem w tym wyścigu i jednocześnie reprezentuję Stowarzyszenie Lions Club Poznań 1990, które prowadzi akcję, a na stronie internetowej jest mój telefon i e-mail. Stacje radiowe, telewizyjne, gazety – wszyscy chcieli mieć informacje i zdjęcia z wyścigu. Niesamowity młyn. Jedni odjeżdżali, drudzy przyjeżdżali, i tak do wieczora. Telefon podłączony cały czas do ładowarki, a w laptopie ponad dwa tysiące maili. I tak przez kilka dni. Ale właśnie tego wszyscy chcieliśmy. Dzwonili koledzy kolarze z pretensjami, że nic wcześniej nie powiedziałem.

Rozumiem to, ale cóż – umowa z Ryśkiem była taka, a nie inna. Do początku stycznia 2019 roku, czyli przez dobre
2 miesiące, odbierałem minimum 20–30 telefonów dziennie w sprawie jego stanu zdrowia, numeru konta, organizacji akcji charytatywnych, weryfikacji informacji o zbiórce pieniędzy i wielu, wielu innych. E-maile liczyłem do około pięciu tysięcy, potem już nie. Na wszystkie starałem się odpowiedzieć, przynajmniej wstawiając w odpowiedzi „Dziękujemy w imieniu Ryszarda Szurkowskiego”.

Zrobiliśmy to. Cel został osiągnięty. Ryszard opuścił ośrodek STOCER 19 listopada, a my zebraliśmy odpowiednią kwotę, żeby zabezpieczyć mu dalszą rehabilitację w prywatnej klinice neurologicznej. Teraz stoimy na trasie tego najtrudniejszego wyścigu w jego życiu. Wspieramy go i trzymamy kciuki, żeby minął linię mety jak najszybciej i żeby znów, tak jak kiedyś, zwyciężył. Team Szurkowski czeka na swojego lidera.

Krzysztof Kozanecki

Widujemy się w trakcie twojej rehabilitacji co jakiś czas i cały czas czuć w tobie wielki optymizm. Policzyłeś wszystkie swoje kraksy w karierze?

Nie mam żadnych pretensji do losu o żadną kraksę, bo nie ma powodu. Zresztą trzeba być w takim miejscu jak ja, żeby zobaczyć inne przypadki. Leżał ze mną chłopak, który jechał motocyklem. Nie za szybko, a jednak znalazł się na poboczu, upadł i jest do połowy sparaliżowany. Inny, 24-latek, jechał na deskorolce, podskoczył, upadł i pękł mu rdzeń kręgowy. Już nigdy nie będzie chodził. Kolejny wspinał się na ściance. Spadł z dwunastu metrów, bo lina, która miała atest na sześć ton, jednak się urwała. On na szczęście powoli zaczyna chodzić, ale wcześniej przez rok nie było o tym mowy. Mówię o tym, że ludzi spotykają różne wypadki i trzeba walczyć, radzić sobie w trudnych sytuacjach. Jako kolarz też miałem trochę kraks, choć niewiele takich, z powodu których nie kończyłem wyścigów. W Wielkiej Brytanii byłem liderem, ruszyliśmy na górską premię, którą wygrałem. Chwilę później skontrował Szwajcar, za nim poszedł Rosjanin, a ja zostałem kilkanaście metrów za nimi. I wtedy na drogę wyszło stado baranów. Oni w nie wjechali, ja uciekłem na bok, a tam był tłuczony kamień. Wyrzuciło mnie w górę jak z katapulty, huknąłem głową i kolanem w asfalt. Chciałem jednak jechać dalej, ale spojrzałem na kolano i wiedziałem, że to koniec. Chwilę później pojawiło się pogotowie i rzeczywiście pojechałem dalej, ale karetką. Podczas Wyścigu Pokoju, gdy pierwszy raz walczyłem o wygraną, leżałem na stadionie w Poznaniu. Innym razem miałem kraksę w Kaliszu. Zmienili trasę, a ja jechałem

pierwszy i skręcając w bramę, wjechałem w tłum ludzi. Nic się nie stało. Jak tak sobie myślę, to jeszcze trochę tego było. Podczas Tour de Pologne w 1974 roku wjechałem na stadion w Mielcu z 30-metrową przewagą. Tam był żużel, wyrwali chwasty, ale nawet nie polali tego wodą. Na ostatnim wirażu koło wpadło mi w dziurę i poleciałem. Skończyłem czternasty. W roku igrzysk olimpijskich w Moskwie wziąłem się za bary z trenerem kadry Zbigniewem Rusinem. Po dobrym starcie w Austrii byłem pewny, że znajdę się w składzie. A tymczasem biorę rano do ręki „Przegląd Sportowy", a tam mnie nie ma. Poszedłem do Rusina i mówię mu: „Wygram teraz wszystkie wyścigi, w których pojedzie kadra, którą pan wybrał. Co pan wtedy zrobi?!". „Wtedy pojedziesz" – odpowiedział. Był jakiś miesiąc do igrzysk i zostało mi jeszcze kilka startów. Przed Małopolskim Wyścigiem Górskim ścigaliśmy się w Krakowie. Prowadziłem w końcówce, a dwie rundy przed metą odwróciłem się za siebie zobaczyć, kto mnie goni. W tym momencie żołnierz wyszedł przed tłum, żeby usunąć z trasy ludzi. Walnąłem go barkiem i wybiłem sobie obojczyk. Dojechałem do mety drugi. Założyli mi gips i wiedziałem, że nie wygram wszystkiego, tak jak zapowiadałem. Dziesięć dni później były jednak mistrzostwa Polski. Zdjąłem gips, rozruszałem rękę i ruszyłem do Kielc. Zobaczył mnie Rusin i zbladł. Dzień przed startem siedzieliśmy przy stole grupą kolarzy, którzy nie znaleźli się w składzie na igrzyska. Tadek Mytnik zawołał Rusina i mówi: „Doktor, przy tym stole siedzi mistrz Polski. Już teraz zamówiliśmy szampana!". Trzy czwarte wyścigu walczyłem, ale ból był taki… Dzisiaj wziąłbym jakiś lek i jechał do końca, ale wtedy nie dało rady wytrzymać. Wychodzi na to, że zderzenie z żołnierzem w Krakowie kosztowało mnie igrzyska, więc cena okazała się wysoka. A to wszystko nie koniec. Kiedyś w Algierii urwała mi się korba, wywaliłem się. Rok później w tym samym miejscu pomagałem koledze, zahaczyłem o coś pedałem i poleciałem! Strasznie się pozdzierałem. Dzień później wracaliśmy samolotem, mieliśmy dobę czekania na przesiadkę w Rzymie, a mnie dopadła jakaś zaraza. Drżałem, dostałem tak wysokiej gorączki, że nie nadążali mnie okładać zimnymi prześcieradłami. Wydawało się, że jest bardzo źle, a ja po trzech godzinach wstałem i poszedłem z chłopakami na spaghetti. Albo pamiętam 1971 rok i etap Wyścigu Pokoju do Szczecina. Przed finiszem jakoś wszyscy rozjechali się na boki, ja wskoczyłem na chodnik, a tam były wielkie stojaki z flagami. Przywaliłem w to tak, że rower się roztrzaskał na części, a ja przeleciałem

nad flagami. Każdy z tych wypadków mógł skończyć się groźnie. Mogę tak długo. Skoro opowiadam o kraksach, to przypominam sobie moje początki. W 1968 roku zaczynałem się ścigać na poważnie, bo wcześniej ledwie kilka razy jechałem w peletonie. No i przez ten brak doświadczenia co chwilę leżałem. Ze strachu! Postanowiłem więc, że będę uciekał. Byłem wtedy jeszcze takim tłuścioszkiem na rowerze, bo ważyłem jakieś 85 kilogramów, czyli z osiem więcej niż później. Starsi kolarze, jeszcze z gwardii Henryka Łasaka, podpuszczali: „Ty, mocny, weź zaatakuj!”. No i atakowałem. Czasem się udawało.

Pierwsze pantofle kolarskie dostałem za wygranie wyścigu „Dziennika Spółdzielcy” w Chojnowie, a w kilka dni później zostałem powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej. W moim plutonie zebrało się kilku młodych ludzi, którzy tak jak ja uprawiali sport. Nie było jednak wśród nich drugiego kolarza. Jeden skoczek narciarski, ćwiczący do znudzenia lądowanie z wypadem, jeden nieco przestraszony ciężarowiec motający się wśród ciężkiego żelastwa, trzech prężących się i szpanujących bez przerwy kulturystów. Ćwiczyliśmy wspólnie na sali, ale dla przyszłego kolarza tego rodzaju zajęcia nie zastąpią jazdy na rowerze. Zgłosiłem się do dowódcy jednostki, prosząc o zezwolenie na odbywanie treningów na szosie. Wyraził zgodę, pod warunkiem że z Okręgowego Związku Kolarskiego we Wrocławiu nadejdzie pismo stwierdzające, iż rzeczywiście startowałem w wyścigach organizowanych przez kolarskie władze Dolnego Śląska. Niestety, jak to w życiu bywa, ktoś czegoś nie dopilnował, sprawa w końcu nie była dla działaczy najważniejsza, słowem list z OZKol nigdy nie dotarł do jednostki, a ja nie mogłem jeździć na rowerze. Grałem sporo w piłkę ręczną, startowałem w marszobiegach i wielobojach wojskowych, wygrywając większość sportowych zawodów, za co otrzymałem kilkudniową przepustkę do domu i dopiero w Świebodowie mogłem pojeździć trochę na rowerze.

Wiosną kompania wyjechała na poligon. Miałem szczęście. Za zgodą dowódcy kompanii zabrałem z sobą rower. Po zajęciach jeździłem na

treningi. Pewnego dnia spotkałem na szosie trenującego kolarza. Jeździł w Radomiaku. Po kilku dniach pojechałem do klubu, gdzie spotkałem trenera Ryszarda Swata. Spojrzał na mnie, powiedział, że w niedzielę jest wyścig w Skarżysku, że będzie czekał. I czekał na mecie, na stromym podjeździe, a ja byłem w czołówce. Ryszard Swat zapisał mnie do klubu. Dostałem pierwszego w życiu białego jaguara. Zostałem kolarzem pełną gębą. Spełniło się to, o czym zawsze marzyłem, o czym nieśmiało powiedziałem kiedyś nauczycielowi w siódmej klasie. Na pytanie „Kim chcesz zostać?" odpowiedziałem, że kolarzem. W tamtym stwierdzeniu 14-latka wszystko oparte było na marzeniach. Po sześciu latach marzenia zaczęły się urzeczywistniać dzięki ogromnemu uporowi.

Nie zrażałem się ani tym, że właściwie w rodzinnych stronach nie było żadnych szans, bym mógł zostać kolarzem, ani tym, że będąc w wojsku, przez pół roku nie jeździłem w ogóle na rowerze. Zastanawiałem się wielokrotnie, co właściwie pchało mnie do tej dyscypliny sportu, dlaczego zaraziłem się kolarstwem, choć przez kilka lat było ono dla mnie znikającym na horyzoncie punktem? Uparty i twardy byłem zawsze, ale żeby aż do tego stopnia?

Tak jak kiedyś w szkole powiedziałem, że będę kolarzem, tak później w wojsku postanowiłem, że będę startował w Wyścigu Pokoju. Założyłem się nawet o to z jednym z kolegów, bo dosyć już miałem ciągłych pytań, po co jeżdżę, po co trenuję, kiedy i tak nic z tego nie będzie. Nie zrażałem się niczym i gdy już mogłem trenować, gdy pokonywałem kilometr w czasie minuty i 18 sekund, wiedziałem, że coś z tego będzie, czułem, że te wszystkie przejeżdżane kilometry nie mogą pójść na marne. Pobyt na poligonie urozmaicałem sobie startami w wielu lokalnych wyścigach. Zakwalifikowałem się do reprezentacji województwa kieleckiego, brałem udział w ogólnopolskiej spartakiadzie. Dostałem dresy, spodenki, koszulkę. Wszyscy oczekiwali od nas sukcesu, byli mili i sympatyczni. Kiedy jednak wycofałem się na 30. kilometrze przed metą, po prostu zabrakło mi sił, działacze zabrali wszystko to, co dali przed startem, a co dla mnie – stojącego dopiero u progu sportowej przygody – znaczyło więcej niż kawałek materiału. Na mecie przyszedł pierwszy działacz i zabrał mi koszulkę, po nim następny upomniał się o dres, jeszcze inny o spodenki. Zostały mi tylko buty i mocne postanowienie, by rozstać się z tymi ludźmi i po powrocie do cywila poszukać klubu w najbliższym sąsiedztwie.

Taki klub znajdował się w Oleśnicy. Cóż z tego, kiedy nikt się tam mną nie interesował. Powiedzieli, bym przyjechał wiosną, bo teraz, jesienią, u schyłku sezonu, nie mają do tego głowy. A ja chciałem dostać plan treningowy, jakieś wskazówki i rower, na którym mógłbym jeździć, bo biały jaguar pozostał w radomskim klubie. Właściwie po tej niefortunnej wizycie w Oleśnicy po raz pierwszy zwątpiłem i byłem skłonny zrezygnować z uprawiania kolarstwa. O tym, że stało się inaczej, zdecydował przypadek…

W listopadzie 1967 roku mama wysłała mnie do Wrocławia do brata. Pojechałem, by zawieźć mu wałówkę, gdyż wikt w akademiku nie zawsze zaspokajał głód uczących się studentów. Brat mój, Czesław, wierny kibic zbierający wycinki z kieleckich gazet, w których czasami pisano o moich sukcesach, namawiał mnie, bym przyjechał do Wrocławia, może tu w jednym z licznych klubów zainteresują się mną, dadzą sprzęt, pracę, miejsce w hotelu robotniczym.

O tym, że przez tyle lat ścigałem się we wrocławskim Dolmelu, znów zadecydował przypadek. Po prostu w książce telefonicznej, w rubryce „kluby sportowe”, Dolmel figurował na pierwszym miejscu. Kazali przyjechać. Dali rower, którego przekazanie nastąpiło po kilku dniach na placu 1 Maja. Trener Ryszard Swat porozumiał się z trenerem Mieczysławem Żelaznowskim, udzielając mi rekomendacji. Piątego stycznia 1968 roku ojcowskie pożegnanie w rodzinnym Świebodowie nie było długie ani zbyt wylewne. Ojciec, kibic sportowy z zamiłowania, ale w życiu realista, powiedział mi, odprowadzając na przystanek PKS-u: „Wrócisz jeszcze szybciej, niż wyjeżdżasz”. I niewiele brakowało, by jego słowa sprawdziły się co do joty. We Wrocławiu w siedzibie klubu nie znalazłem nikogo. W Radzie Zakładowej Dolmelu wytrzeszczono na mnie oczy. Wreszcie ktoś sobie coś tam przypomniał, zaczęto szukać dokumentów, ale te zniknęły wraz z teczką, która jeździła w wysłużonej syrenie trenera Żelaznowskiego. Na samochód pewnego dnia połakomili się złodzieje; gorzej, że wraz z autem zniknęła cała biurowa część sekcji kolarskiej. Na szczęście już wcześniej dostałem rower i ten stał się niezaprzeczalnym dowodem moich uprzednich kontaktów z klubem. Rozdzwoniły się telefony. Miejsce w hotelu robotniczym, dział kadr, badania lekarskie. Wszystko to musiało trochę potrwać, mieszkałem więc najpierw w budynku klubowym, na Grobli, bez zameldowania, jeszcze bez pracy i większych perspektyw.

Rozpoczęły się prawdziwe treningi. Dostawałem w kość i wszystko to, o czym kiedyś myślałem, wydawało mi się jeszcze bardziej odległe. Pierwszy wyścig przełajowy. Leżałem na każdym zakręcie. Poobijany, za każdym razem dojeżdżałem do czołówki, ale krótko cieszyłem się tym, że jadę z najlepszymi. Tylko do następnego zakrętu, a potem znów upadek i mozolne odrabianie strat. Patrzyli na mnie z niedowierzaniem, a ja, po tych pierwszych licznych upadkach, miałem coraz mniejszą ochotę na kontakt z twardym podłożem. Na ostatnim okrążeniu uciekłem i wygrałem wyścig z przewagą kilkunastu sekund. W pobitym polu znalazły się klubowe sławy, mistrz okręgu Rzepka i Macyszyn. Nagrodą za zwycięstwo były dwie gumy, nie tyle do jeżdżenia, ile do spieniężenia. Pieniądze poszły na dożywianie. Po tygodniu wygrałem drugi wyścig na tej samej trasie. Już się nie wywracałem i chyba głównie dlatego wyprzedziłem ich o 2 minuty. Zakwalifikowałem się do mistrzostw okręgu w Strzelinie. Wyścig eliminacyjny przed mistrzostwami Polski w Prudniku. Odgrażało się wielu, ale tylko jeden obrońca tytułu mistrza okręgu, Rzepka, nie został przeze mnie zdublowany. Zdobyłem pierwszy tytuł mistrza okręgu, a na najwyższym szczeblu zapadła decyzja o przyznaniu mi drugiego roweru, który należało przygotować do startu w mistrzostwach Polski. Ta decyzja trenera Żelaznowskiego nie przypadła mi do gustu. Po co mi drugi rower na mistrzostwach Polski? Wystarczy, że jeden będzie pobrudzony, że już jest podrapany i poobijany, po co niszczyć ten drugi, na który spoglądałem z radością i czyściłem bez przerwy, choć wcale na nim nie jeździłem, chowając na suche, ciepłe dni.

Mistrzostwa Polski rozegrano 3 marca w Prudniku. Pięć okrążeń po 5700 metrów każde. Jechaliśmy przez ogród Stanisława Szozdy. Kandydatów do zwycięstwa było wielu, ale najwięcej mówiło się o Stecu i Surmińskim. Na mnie nie zwracano uwagi, choć zabrałem się w dziewięcioosobowej czołówce. Miałem charakter, na szczęście miałem też ten drugi, nowy rower i byłem uparty. Rower zmieniałem po każdym okrążeniu, gdyż błoto i śnieg oblepiały łańcuch i przerzutkę i trzeba było to wszystko wciąż czyścić. Trener Żelaznowski pucował więc jeden z rowerów, a ja jechałem na drugim, bacznie przyglądając się „kozakom”. Na dwa okrążenia przed metą zostało nas trzech. Stec, Surmiński i ja. A potem jechałem sam, mocno pokiereszowany, bo wpadłem przed metą do rowu. Czterdzieści sekund przewagi, pełne

zaskoczenie i następnego dnia tytuły w prasie: *Ryszard Szczurkowski wygrywa w Prudniku*. *Nieznany Surkowski przełajowym mistrzem Polski!* Takich pomyłek było w tym pierwszym okresie sporo, ale czyż można się dziwić, skoro był to mój pierwszy wyścig z całą krajową czołówką?

Po sukcesie w Prudniku, dzięki zaradności Mieczysława Żelaznowskiego, znalazłam się w kadrze CRZZ. Na wiosennym zgrupowaniu w kraju same sławy. Kudra, Staroń, Szpitalny. Kadra narodowa wygrzewała się w tym czasie w Bułgarii, myśmy marzli na Dolnym Śląsku. Nigdy nie lubiłem zimna i może dlatego myślami często byłem w okolicach Płowdiwu i Słonecznego Brzegu, wyobrażając sobie, jak tam na suchych szosach trenują najlepsi. Często porównywałem czasy, jakie uzyskiwałem na sprawdzianach, do tych, jakie w Bułgarii „wykręcali” Magiera, Hanusik, Kegel, Czechowski i Bławdzin. Różnice były niewielkie.

Pierwszy szosowy wyścig wieloetapowy, dookoła Belgii, przejechałem w kwietniu 1968 roku jako reprezentant Metalowca. Byłem zupełnie „zielony”, stąd też niemal na każdym etapie leżałem w kraksie, ale i tak szło mi zupełnie nieźle, bo imprezę ukończyłem jako pierwszy z Polaków, choć na dalekiej pozycji. Z tego wyścigu utkwił mi w pamięci Belg Roger de Vlaeminck, późniejsza gwiazda zawodowego kolarstwa, kraksa, po której głowę miałem wbitą w miękkie pobocze, a po nogach, zaplątanych w noskach, przejechało mi bezkarnie kilku kolarzy, oraz pechowa ucieczka, kiedy to na kilometr przed metą, jadąc z przewagą kilkunastu sekund, pojechałem za pilotem pędzącym na parking zamiast do mety. Rzemiosła trzeba się także uczyć, bo do mistrzostwa wtedy jeszcze wiele mi brakowało. Przypatrywałem się jednak bacznie wszystkiemu, co było nowe, nieznane, co mógłbym kiedyś w przyszłości wykorzystać w sportowej karierze. Te pierwsze belgijskie doświadczenia procentowały szybko. Po powrocie do kraju potrafiłem w różnych imprezach dojechać do mety w gronie najlepszych.

Jest oczywiście trochę przypadku w tym, że Ryszard trafił pod moje skrzydła do Radomiaka. Jego dowódca w wojsku był przytomnym człowiekiem i zgodził się na treningi. Ale te nie odbywały się po drugiej stronie ulicy. Rysiek musiał dojechać z jednostki, a to było 46 kilometrów, bo jego jednostka znajdowała się w Garbatce. Prowadziłem treningi wszystkich grup wiekowych i specjalności. Każdy trening poprzedzony był krótka pogadanką. I patrzyłem, jak ci młodzi chłopcy reagują na to, co mówię. Rysiek wszystko łapał w lot. To było widoczne od samego początku. Te jego późniejsze osiągnięcia mnie nie dziwiły, bo zanosiło się na to od samego początku. Robił postępy z miesiąca na miesiąc. Był zawsze bardzo poukładany. Zwróciła mi na to uwagę moja żona Barbara. Kiedy mieszkał u nas w domu, miał wzorowy porządek i taki też był na treningach, na pierwszych zawodach. To wszystko było przed 50 laty, a ja o tym ciągle pamiętam. Takiego zawodnika i człowieka jak on miałem tylko jednego. A kiedy po latach otworzył sklep i kupowali u niego rowery klienci z Radomia, mnie zlecał wykonanie przeglądów gwarancyjnych. To było wielkie uznanie dla mnie samego i mojej firmy. Do dziś jestem mu za to bardzo wdzięczny.

RYSZARD SWAT

Ur. 1934. Całe życie związany z kolarstwem w Radomiaku i województwie kieleckim. Sam w latach 50. odnosił sukcesy lokalne. Po służbie wojskowej w Rembertowie skończył kurs trenerski na AWF we Wrocławiu i przez kilkadziesiąt lat zajmował się szkoleniem kolarzy w Radomiu. Oprócz Ryszarda Szurkowskiego jego wychowankiem był także reprezentant Polski Kazimierz Jasiński, trzykrotny mistrz Polski, zwycięzca Bałtyckiego Wyścigu Przyjaźni, uczestnik Wyścigu Pokoju (1968), olimpijczyk z Meksyku (1968).

Kiedy pierwszy raz rozmawialiśmy o napisaniu tej książki, powiedziałeś: „Jeśli mamy to spisywać, wszystko musi opierać się na kolarstwie. Tym dawnym i obecnym. Dzisiaj często słyszę młodych, że my, starsi, już się nie znamy, że nic nie wiemy o kolarstwie. A ja się z tym nie zgadzam, bo znam ten sport. I chciałbym, żeby ci, którzy dzisiaj się nim pasjonują, dowiedzieli się, jak to wszystko rosło. Widziałem z bliska wiele rzeczy, jeszcze więcej przeżyłem, nie tylko na rowerze. I o tym chcę opowiedzieć”.

Nie chcę powiedzieć, że kiedyś było lepiej, ale na pewno inaczej. Dzisiaj wszystko opiera się na komputerach, obliczeniach, mocach, ale tak naprawdę, tak kiedyś, jak i teraz, na końcu najważniejszy jest człowiek. A właściwie ludzie, bo kolarstwo to sport zespołowy. Podam taki przykład: Jan Kudra w 1968 roku wygrał Tour de Pologne, a rok później nie było go już w kadrze. Wszystko dlatego, że trener Henryk Łasak wolał młodszych. Dlaczego? Zauważył, że młodzi ludzie dogadają się także poza treningiem. Rozmawiają o dziewczynach, żonach czy o tym, jaki samochód kupić. Wtedy starsi byli jeszcze mocniejsi, ale Łasak wiedział, że będą myśleli o sobie, a to był czas, kiedy w modzie było wygrywanie klasyfikacji drużynowej w Wyścigu Pokoju.

Zgodzisz się, że Wyścig Pokoju był zjawiskiem, nie tylko sportowym, które trudno wytłumaczyć młodszym czytelnikom. Wyniki lotnych premii, etapów czy metryczki zwycięzców można łatwo znaleźć w internecie albo u dziadków w starych gazetach na strychu, ale zostaje

jeszcze coś, czego statystyki nie oddadzą. To duch tej imprezy. Było to coś wyjątkowego na tle wszystkiego, co działo się w świecie sportu. Pierwsza edycja odbyła się trzy lata po wojnie, organizowana najpierw na trasie z Warszawy do Pragi lub odwrotnie, potem z dodatkiem Berlina, a wszystko to pod patronatem trzech komunistycznych dzienników: „Trybuny Ludu", „Neues Deutschland" i „Rudégo Práva". Nie ma się co krzywić i kręcić nosem. Bez tego patronatu niczego by nie było. Dowodem może być fakt, że wyścig (wiele rzeczy i spraw upraszczając) skończył się wtedy, kiedy skończył się patronat. Starsi pewnie wciąż pamiętają albo widzą w wyobraźni głośniki stojące na ulicach i placach miast, pod którymi gromadziły się tłumy ludzi nasłuchujących meldunków z trasy. A te Polskie Radio nadawało co 25 minut. Nie było nic ważniejszego. Liczyli się tylko Kapiak i Pietraszewski, Wilczewski i Grabowski, Chwiendacz i Hadasik. Dla nich tłumy waliły na stadiony, dzieci i młodzież zamieniały się w kolarzy. Nie lubiliśmy bardzo tych, z którymi nasi przegrywali: Duńczyków, Czechów, Niemców, a zwłaszcza kolarzy z ZSRR. Euforia zapanowała w 1956 roku. Kilka miesięcy przed odwilżą polityczną Stanisław Królak, mieszkający nad Wisłą, odniósł zwycięstwo w całym wyścigu. Jego popularność biła wszelkie rekordy. Czy ktoś mógł wtedy przypuszczać, że 14 lat później młody chłopak ze Świebodowa pójdzie jego śladami i zwycięży w największym amatorskim wyścigu na świecie aż czterokrotnie? Tymczasem stałeś się jednym z najbardziej popularnych sportowców w Polsce. W plebiscycie „Przeglądu Sportowego" na najlepszego sportowca XXX-lecia zająłeś drugie miejsce, za Ireną Szewińską. Twoją wielkość zbudowały sukcesy w Wyścigu Pokoju. Jak pamiętasz ten wyścig z czasów dzieciństwa? Mieszkasz w Świebodowie, jesteś w szkole, gdzie pierwszy raz słyszysz hejnał tej imprezy…

O Wyścigu Pokoju mówiło się bardzo długo, zwłaszcza jeśli Polacy jechali dobrze, natomiast my, dzieciaki, najbardziej interesowaliśmy się komunikatami z trasy w radiu: najpierw słyszeliśmy hejnał, potem hałas helikoptera i głosy redaktorów Tuszyńskiego i Tomaszewskiego. A z kumplami wybraliśmy się na rowerach – chyba w 1960 roku – na etap Wrocław–Poznań, w Trzebnicy czekaliśmy na wyścig. A potem wszystko odbyło się bardzo szybko. Samochody marki Barkas i motocykle przed i za kolumną kolarzy, brzęk rowerów na kostce, duży szum, rowery zawieszone

z tyłu i już po wyścigu. Wtedy chyba brylowali Rosjanie, liczyli się Czesi, Niemcy i Holendrzy i ich było widać, a ja wypatrywałem Polaków, ich biało-czerwonych koszulek i… nie widziałem żadnej. Byliśmy sfrustrowani. Tego się trochę spodziewaliśmy, nie widzieliśmy żadnego kolarza z bliska, nikt koło nas nie przebił gumy, nikt się nie wywrócił. I pomyślałem sobie już wtedy, że aby obejrzeć wyścig z bliska, to trzeba być na starcie, bo tam widać przygotowania, szykowanie rowerów i jedzenia na drogę, można się temu wszystkiemu przypatrzeć. No ale na start trzeba by jechać do Poznania albo do Wrocławia, a to było stanowczo zbyt daleko. Nie w naszym zasięgu. Bo jak już ruszą, to koniec, pozostaje obrazek w telewizji. Albo zajmowanie strategicznych pozycji na górskich etapach, na podjazdach, kiedy kolarze jadą pojedynczo i bardzo powoli. Pierwsze nazwisko, jakie przychodzi mi do głowy, to na przykład Włoch Venturelli. Dobrze brzmiało i do tego on też dobrze jechał. Był też Ole Ritter z Danii czy Czech Jan Smolík, który wtedy wygrał.

Łatwiej opowiadać o edycjach Wyścigu Pokoju, które wygrałeś, niż o porażce, nawet jeśli taka zdarzyła się tylko jedna?

Myślicie o tym pierwszym, w 1969 roku. Wtedy cały wyścig był ustawiony pod Janka Magierę. Były trzy etapy jazdy na czas, z czego najkrótszy miał 44 kilometrów, a najdłuższy 56 kilometrów. Magiera był wielkim mistrzem jazdy na czas i czasówkami miał wygrać wyścig, ale zanim były czasówki, przyszedł etap Szklarska Poręba–Wrocław przez wszystkie nasze góry (i jeszcze 100 kilometrów czeskich gór) i wtedy Jan poległ, tracąc 10 minut. A ja, debiutant, jechałem równo, z etapu na etap lepiej. No i raptem zostałem liderem w polskiej drużynie, okazało się, że mogę wygrać wyścig! A jednak na trasie etapu Wrocław–Poznań, kiedy Francuz Jean-Pierre Danguillaume, który potem wygrał wyścig, jechał około 3 minuty z tyłu, nasz trener Henryk Łasak domówił się ze szkoleniowcem francuskim, że odpuścimy Francuza, damy mu wygrać etap, w zamian za co, przyjeżdżając do Francji, dostaniemy lepsze warunki bytowe na kolejnych imprezach. No i skończyło się tym, że Francuz usadowił się mocno w czołówce i z niewielką przewagą wygrał wyścig. To były 42 sekundy, które przegrałem nie tyle słabą jazdą, co tym, że miałem defekt. Dziś każdy zawodnik ma przygotowany dla siebie rower, dopasowany co do milimetra, i na takim jeździ. Wtedy były dwa rowery, jeden duży, drugi mały. I jakimś cudem, do dziś nie wiem czemu, na dachu wozu technicznego, który

podczas czasówki był za mną, jechał ten duży rower. A ja po defekcie potrzebowałem małego, tego o niskiej ramie. No i zaczęła się nerwówka, kombinacje, szukanie klucza, spuszczanie siodełka, a czas leciał, leciał i leciał. I wtedy wiadomo już było, że jest po wyścigu. Po latach Danguillaume opowiadał ładną historię, która wydarzyła się na trasie ostatniego etapu. Sytuacja była taka, że dzięki bonifikatom mogłem go jeszcze przeskoczyć w klasyfikacji, gdybym wygrał etap, a jego nie było w pierwszej trójce. Musiałem jedynie wygrać etap na stadionie, tylko że ja byłem wtedy „surowy" i nie bardzo umiałem to robić. Ale chcieliśmy spróbować, więc moi kumple, Matusiak, Hanusik i Czechowski, „nakręcali" tempo, Francuz jednak ciągle podążał za nami. I nagle podjechał chyba do Wojtka i gestem przekazał mu informację, żeby dali sobie spokój, bo przebiłem koło i jadę z tyłu. I tak rzeczywiście było. Skończyły się szaleństwa i w peletonie zapanował spokój. Pochodzący ze znanej rodziny kolarskiej Danguillaume odnosił wśród zawodowców wiele sukcesów.

Ryszard Szurkowski w 1969 roku
Jeżeli nie zaznaczono inaczej, fotografie pochodzą z prywatnego archiwum Ryszarda Szurkowskiego

Taktyki kolarz uczy się całe życie. Właściwie podczas moich pierwszych startów w imprezach wieloetapowych nic na ten temat nie wiedziałem. Ja po prostu nie umiałem jeszcze jeździć. Jazda w grupie, a ściślej każda próba jazdy w środku grupy, kończyła się wywrotką. Przez cały 1968 rok, od wiosny do jesieni, byłem poobcierany i poobijany. Na niektórych wyścigach potrafiłem wywrócić się trzy, cztery razy, a mimo to udawało mi się dogonić grupę, co świadczyło o tym, że już wtedy byłem naprawdę mocny. Najbardziej lubiłem ucieczki, kiedy jechało nas czterech, pięciu, a więc prawdopodobieństwo kraksy było stosunkowo małe, ale też nie można było zupełnie jej wykluczyć.

(…) Pierwsze spotkanie z kadrowiczami, z grupą Wyścigu Pokoju, nastąpiło w sierpniu 1968 roku. Przygotowywali się do występu na igrzyskach olimpijskich w Meksyku, startując w kilku imprezach krajowych. Zwykle tak bywa, że ci wielcy mistrzowie, którymi rzeczywiście są albo za których się tylko uważają z racji przynależności do kadry narodowej, niechętnym okiem spoglądają na młodych, nieznanych jeszcze rywali, o których wiadomo, że „rozrabiają” podczas wyścigów. Co innego, jeżeli w ich wewnętrzne sprawy mieszali się kolarze znani, dawni kadrowicze, a co innego, gdy próbowali to robić inni, zwłaszcza jeśli w głowie świtała myśl, że przecież już niedługo mogą zająć ich miejsce. A z tymi marzeniami nigdy się nie kryłem. Trzyetapowy wyścig w Starachowicach był moim pierwszym pojedynkiem z kadrą Henryka Łasaka. Wygrałem pierwszy etap

i zostałem liderem. Następnego dnia na odprawie kadra dostała zadanie taktyczne – zgubić Szurkowskiego. Do działania zabrali się szybko i bardzo sprawnie. „Delegację” z zadaniem „krótkiego krycia” dostał Zyga Hanusik, którego od tej pory na tym wyścigu nic innego nie interesowało.

To nagłe zainteresowanie moją osobą bardzo mi schlebiało, ale jednocześnie strasznie mnie korciło, by jeszcze z nimi powalczyć. Hanusik był wściekły, bo poprzedniego dnia wygrałem z nim na finiszu, toteż z dużą gorliwością zabrał się do wykonywania powierzonego mu zadania. Po wielu atakach wreszcie odjechali. W ucieczce Magiera, Czechowski, Stachura i inni, 2 minuty przerwy i grupka: Kegel, Szpitalny, Forma, Hanusik i ja. Wymarzony układ, by zgubić „frajera”. Nie czekali długo i zaczęli „skakać”. Pojedynczo próbowali oderwać się i rzucić w pogoń za czołówką, ale najważniejsze było to, bym stracił kilkadziesiąt metrów, a wtedy oni znowu się połączą i będzie już po zabawie. Za nami jechał wóz techniczny Dolmelu. Podjechał trener Żelaznowski i krzyczy: „Nie przejmuj się, jedź swoim, mocnym tempem”. No to jechałem, ale mając jeszcze ciągle w pamięci liczne kraksy, jechałem środkiem szosy. Cóż mieli robić, znalazł się klient do roboty, to pojedziemy za nim. „Wsiedli na koło” i wygodnie, niczym wagony za lokomotywą, bez specjalnego wysiłku jechali za mną. Po kilku kilometrach słyszę za plecami głos Mariana Kegela: „Jedziemy na zmiany, a on niech jedzie sam”. Trwało to przez kilka następnych kilometrów, aż wreszcie Kegel, któremu widocznie zaimponowałem walecznością, zaproponował, byśmy jechali już wspólnie. Tak dogoniliśmy ucieczkę; w końcówce uciekł Magiera i Jasiński, ale choć przegrywałem wyścig, byłem zadowolony, że zyskałem wiele w ich oczach.

(…) Na zgrupowaniu w Zakopanem, zimą 1969 roku, zetknąłem się po raz pierwszy z grupą olimpijczyków. To był inny świat. Kolarska arystokracja, bywalcy, torby i walizki pooblepiane zagranicznymi nalepkami. Hotele, lotniska, metropolie. Długie opowieści robiły silne wrażenie na tych, którzy wszystko to mieli dopiero przed sobą. Chyba szybko zostałem przez nich zaakceptowany, przyjęty do grupy. Może dlatego, że na treningach byłem mocny, jeździłem bez respektu, byłem układny, grzeczny i zgodny.

Fakt, iż na początku dorównywałem im na treningach w Zakopanem, a później w Bułgarii, zdjął ze mnie ciężar psychicznego obciążenia i niepewności, jaki zazwyczaj towarzyszy tym, którzy walczą o miejsce wśród najlepszych. To miejsce wywalczyłem sobie szybko i nie przeżywałem niepokoju przed pierwszym startem z Warszawy przez Berlin do Pragi, tak jak inni debiutanci, których trzyma się do ostatniej chwili w niepewności. Wcześnie wiedziałem, że pojadę na Wyścig Pokoju, czego potwierdzeniem było pozowanie do „rodzinnej" fotografii, jaką kilka dni przed startem i oficjalnym ogłoszeniem składu robi się dla prasy. Starym zwyczajem ośmiu czy siedmiu kolarzy ustawia się w ten sposób, że ci najmniej pewni, niejako rezerwowi, stają po lewej i prawej stronie, po to, by później „obciąć" tego, który nie znalazł się w reprezentacyjnej drużynie. Stanowisko bliżej środka oznacza pewne miejsce w ekipie. Nie byłem „skrzydłowym", mogłem więc być spokojny…

Wydaje mi się jednak, że przed pierwszym startem w Wyścigu Pokoju byłem trochę przestraszony. Telewizja nakręciła film i mimo iż wcześniej powiedziano mi, co mam robić i mówić, nie wypadło to tak, jak bym sobie życzył, bo po prostu wszystko mi się pomieszało. Setki rozmów, wywiadów, ogólne zainteresowanie, tysiące autografów. Trzeba mieć silną konstrukcję psychiczną, by to wszystko wytrzymać. Nie mogę jednak powiedzieć, że te pierwsze przedstartowe dni były dla mnie najtrudniejsze. Wówczas tak mi się wydawało, ale po latach przekonałem się, że jest jeszcze gorzej, gdy startuje się z pozycji faworyta. Wtedy wszystko zaczyna denerwować podwójnie.

Maj 1969 roku. Po pierwszym etapie dookoła Warszawy nadszedł etap do Łodzi. Od rana jeszcze przed startem kręcą się koło mnie operatorzy telewizji. I tak już było przez cały dzień. Byłem wybrany przez realizatora filmu na bohatera reportażu bez względu na wynik mojej jazdy. Kręcili się koło mnie przed startem, na etapie i po etapie. Mieli nosa. Wygrałem etap do Łodzi, a uczyniłem to, uciekając na ostatnich kilometrach, a więc w stylu najbardziej trafiającym do przekonania i wyobraźni setek tysięcy kibiców. To zwycięstwo byłoby jeszcze pewniejsze, gdybym na ostatnich kilometrach nie przebił gumy. Zostałem liderem imprezy i to mnie strasznie… zmartwiło. Bałem się jazdy na czas, i słusznie, bo już następnego dnia straciłem żółtą koszulkę i spadłem na szóste miejsce. Ciągle jeszcze uczyłem się kolarstwa.

Popełniałem błędy na ostatnich metrach przed stadionem, szarpałem się na trasie, chcąc w pojedynkę likwidować wszystkie akcje i pilnować najgroźniejszych rywali. Uczyłem się jednak szybko i szybko przyswoiłem sobie specyficzną taktykę jazdy obowiązującej w tym wyścigu, w którym ciężar klasyfikacji drużynowej, a co za tym idzie „układów" na szosie, przytłacza klasyfikację indywidualną, zabijając niejako fantazję tych, którzy liczą w nim tylko na indywidualne sukcesy.

W żółtej koszulce jechałem jeszcze przez pewien czas, a ponieważ wydawało mi się, że zobowiązuje to do czuwania nad przebiegiem wyścigu, walczyłem zatem ze wszystkimi i wszędzie, głównie na stadionach, gdzie – jak w Poznaniu – zdarzyło mi się zamiast miejsca na podium szorować rowerem po bieżni, przyprawiając o szybsze bicie serca zgromadzonych widzów. Śmiano się ze mnie, że jeżdżę tak, by częściej pokazywać się w telewizji, ale to nie była prawda. Uczyłem się dopiero ekonomicznej, chytrej jazdy, dzięki której wygrywa się wielkie kolarskie imprezy.

Pierwszy Wyścig Pokoju przegrałem z Francuzem Jean-Pierre'em Danguillaume'em. Różnica była niewielka. Tylko 42 sekundy. Straciłem je głównie na etapach jazdy indywidualnej, których organizatorzy nie żałowali. Łącznie 140 kilometrów na czas to dawka olbrzymia, a do tego jeszcze cztery długie etapy ponad 200-kilometrowe. Na trzech ostatnich Francuz już tylko bronił zdobytej przewagi. Teraz, gdybym miał tak niewielką stratę, próbowałbym ją odrobić. Przecież za etapowe zwycięstwo była minuta bonifikaty, wystarczyło więc wygrać etap. Ale w owym czasie nawet nie próbowałem. Nie wierzyłem w powodzenie takiego ataku, bo przez długie godziny na całej trasie Francuz jechał tuż za mną. Słyszałem jego oddech, czułem jego obecność, która paraliżowała mi ruchy. Był pewny siebie, spokojny i opanowany, a to znamionuje kolarzy wielkiej klasy. Na etapie do Gery podjęliśmy z Hanusikiem ostatnią próbę, raczej dla świętego spokoju niż z wiarą w jej powodzenie. Najpierw odskoczyłem z grupy na kilkadziesiąt metrów, by po chwili przekonać się, że pierwszym kolarzem, który dojechał do mnie był… Danguillaume, a potem na finiszu, kiedy rozprowadzany przez Hanusika zająłem dopiero czwarte miejsce, a on spokojnie, nie szarpiąc się, nie ryzykując upadku i nie denerwując, minął linię mety tuż za mną. Na przedostatnim etapie, podczas kryterium w Gerze, podjechał do Formy i powiedział mu, że mam defekt i jadę

z tyłu. Nie zaatakował, nie polecił swym rodakom wzmacniania tempa, by zarobić. Był pewien sukcesu, który opierał na większym doświadczeniu, a jak okazało się po latach, zwycięstwo w Wyścigu Pokoju było dla niego wstępem do zawodowej kariery bogatej w sukcesy i duże osiągnięcia.

To był porządny „synek”. Zobaczyłem go pierwszy raz na wyścigu w Radomiu (1968), na który została zaproszona kadra narodowa. Wszyscy najlepsi. Magiera, Bławdzin, Czechowski, ja. Przyjechał z Dolmelem Mieczysław Żelaznowski i tak mówi do Łasaka: „Przywiozłem tutaj ze sobą takiego jednego, co to wam wszystkim dupę złoi”. I pokazał na Szurkowskiego. Zobaczymy – pomyślałem, choć najbardziej to chciałem odpocząć po Wyścigu Pokoju. W połowie tego wyścigu, a mieliśmy do przejechania 160 kilometrów, zauważyłem, że ktoś tam rozrabia z przodu. Ciągle się wyrywa, to zwalnia, to ucieka… Kto to jest? – myślę. Podjeżdżam, patrzę, a to ten „synek” z Wrocławia. Rzuca się w pogoń za jakąś ucieczką, więc go hamuję i mówię: „Poczekaj, nie podpalaj się, jedź koło mnie, jeszcze sporo kilometrów”. Piętnaście do mety, patrzę, w tej naszej grupie nie ma nikogo, z kim mógłbym przegrać, ale ten z Dolmelu mnie bacznie obserwuje i pilnuje. Znał mnie z innych wyścigów, pewnie też z telewizji. Na bieżni było błoto, nie mogłem normalnie finiszować i Rysiek mnie po prostu ograł. Byłem drugi. A w następnym roku (1969) Łasak powołał go do kadry. Tak rozpoczęła się jego kariera. Z Ryszardem byłem zawsze blisko. Jak jeździł autem z Warszawy do Milicza, to zawsze zatrzymywał się u mnie w Tychach. Był czas na pogadanie, na wspomnienia. Nie tracę nadziei, że te dni jeszcze wrócą. Zajmuję się hodowlą gołębi pocztowych, organizuję od 25 lat kryterium kolarskie w Tychach, bardzo chciałbym, żeby Ryszard tu dojechał.

ZYGMUNT HANUSIK

Ur. 1945. Sprinter. Brodaty. Pseudonim „Zyga”. Czterokrotnie uczestniczył w Wyścigu Pokoju (1968, 1969, 1970, 1972). Najwyższe, trzecie miejsce wywalczył w 1970 roku, wygrywając etap, będąc liderem, zdobywając pięciokrotnie drugie i raz trzecie miejsce na etapie. Mistrz Polski w 1970 roku. Sześciokrotnie startował w Tour de Pologne. Najlepsze, drugie miejsce zajął w 1969 roku. Wygrał wyścig Dookoła Algierii (1970). Olimpijczyk z 1968 roku.

W tamtych latach przygotowania do Wyścigów Pokoju to była najpierw Afryka Północna, a potem Francja.

Afryka to była Annaba, wyścig Dookoła Algierii, ale już w kwietniu przychodziła kolej na Francję i tamtejsze wyścigi bardzo nam pasowały. Wyścig Pokoju to była impreza dwutygodniowa, licząca ponad dwa tysiące kilometrów, ale tak naprawdę składał się z trzech cztero- czy pięcioetapówek, bo były dni przerwy. I te przygotowania francuskie właśnie w ten sposób były prowadzone. Cztery dni wyścigu, trzy dni przerwy, cztery dni wyścigu, przerwa i potem ta trzecia faza, ale w jej ramach jechaliśmy już do domu, czyli do Polski. Wszystko było podporządkowane Wyścigowi Pokoju. A wracając do startów w tej imprezie, w 1969 roku byłem drugi, więc rok później stanąłem na starcie jako faworyt. Przynajmniej w opinii naszych kibiców, trenerów i działaczy. Po latach powiedziałem, że to był dla mnie najtrudniejszy wyścig, choć przecież wygrałem go z największą przewagą. Jak dzisiaj to pamiętam? Po każdym wyścigu przychodzi refleksja, dzielimy się wrażeniami, przedstawiamy opinie. W 1970 roku rzeczywiście byliśmy nadzwyczajnie dobrze przygotowani. A te przygotowania nie brały się z tego, że trenowaliśmy co innego niż rok wcześniej. Myślę, że byliśmy po prostu pewni siebie. Trener Łasak stworzył nową grupę, pozostawiając poza kadrą już dwa lata wcześniej znakomitych kolarzy: Gawliczka, Gazdę, Kudrę. Oni z nami jeszcze wygrywali w wielu wyścigach w Polsce, ale na Wyścig Pokoju trener ich już nie wziął. Zauważył, że młodzi ludzie, którzy rozumieją się pod każdym względem, tworzą zgraną grupę. To Łasak dostrzegł, że kiedy

tacy ludzie się dotrą, będą rzeczywiście groźnym zespołem. Pamiętam jeden z etapów w Algierii. W ucieczce z groźnymi zawodnikami zabrał się Andrzej Kaczmarek. Było ich pięciu, a na metę kilkanaście sekund za nimi przyjechała duża grupa, w której pierwszy był Czechowski, drugi Szurkowski, a Kaczmarek w tej piątce kolarzy, którzy uciekli, przegrał i był ostatni. Wytoczyliśmy wojnę Łasakowi, pytając, dlaczego nie wycofał Kaczmarka do pracy, żeby dogonić ucieczkę, bo okazało się, że uciekał bez sensu, a to jego piąte miejsce każdy z nas mógł spokojnie zająć. A trener mówi do nas tak: „To wy się między sobą rozliczajcie, to nie jest moja rzecz. Wy macie od siebie wymagać i przekonać siebie nawzajem, że aby w wyścigu zwyciężyć, musicie jakoś tak pojechać, żeby ten wyścig czy etap wygrać". I rzeczywiście, w pewnym momencie to nie Łasak nam mówił, jak mamy rozegrać wyścig, tylko my sami to wiedzieliśmy. Mieliśmy w grupie sprintera Hanusika, Czechowskiego, do tej dwójki dołączyłem jeszcze ja i mogliśmy wygrać z każdym. Pamiętam, że w wyścigu Dookoła Algierii w marcu było 18 etapów, grubo ponad dwa tysiące kilometrów. Wygraliśmy większość odcinków. Razem czternaście, z czego po trzy Czechowski, Hanusik, Szurkowski i późniejszy mistrz świata i znakomity kolarz zawodowy Freddy Maertens. Mogliśmy wygrywać tyle, ile chcieliśmy. Stąd też kiedy przyjechaliśmy na Wyścig Pokoju w maju, wieczorem ustalaliśmy, kto ma wygrać następnego dnia. Jak Kaczmarek nie w Poznaniu, bo z Poznania jest też nasz kapitan Zenek Czechowski, to wygra następny etap do Bydgoszczy. Przegraliśmy tylko w Warszawie, kiedy ustaliliśmy, że wygra Hanusik, ale ograł go Włoch. „Zyga" miał zbyt wielkie zaufanie do swoich umiejętności i za szybko wyszedł mi z koła, nie pozwolił się doprowadzić do samego stadionu, a Włoch tylko na to czekał i pokonał go na ostatnich metrach. Dobrze chociaż, że nazywał się Poloni. Pietro Poloni.

Rozmowa z red. Stanisławem Pawliczakiem podczas Wyścigu Pokoju

Często zadawano mi pytanie, jakie miejsce w mojej sportowej karierze zajmuje Wyścig Pokoju. Patrząc tylko na osiągnięcia, należałoby stwierdzić, że była to dla mnie zawsze pierwszoplanowa impreza. Przecież dzięki tym zwycięstwom zyskałem dużą popularność, przede wszystkim w Polsce, w NRD, w Czechosłowacji, ale także w całej Europie. Oczywiście zwycięstwa w Course de la Paix, zwłaszcza jeśli odnosi się je czterokrotnie, mają olbrzymią wymowę. Jednocześnie jest to impreza, która jak żadna inna męczy psychicznie. Bardzo łatwo jest w niej uczestniczyć, zajmując dalekie miejsca, nie włączając się do walki najlepszych. Nie ma drugiego wyścigu na świecie, który byłby tak znakomicie zorganizowany. Kolarz nie musi o niczym myśleć. Jest dowożony na start, mieszka w bardzo dobrych hotelach, po każdym etapie bagaż czeka na niego w pokoju, nie ma właściwie żadnych problemów poza dobrą jazdą. I może właśnie dlatego, że zawsze startowałem w tym wyścigu z postanowieniem odegrania wiodącej roli, przez cały czas jego trwania byłem dziwnie spięty, a to zdenerwowanie starałem się zawsze skrzętnie ukryć. Mijał jednak Wyścig Pokoju i trzeba się było wyładować. Zauważyłem, że zwykle po jego zakończeniu stawałem się wybuchowy, mało sympatyczny, opryskliwy, co odbijało się najczęściej na bliskich, a także w innych sytuacjach życiowych.

Przyklejono mi etykietę człowieka konfliktowego, o trudnym charakterze. Możliwe, ale nikt nie starał się wnikać w to, jakie jest podłoże takiego, a nie innego zachowania. Zresztą nie był to przypadek

odosobniony, zmęczenie Wyścigiem Pokoju udzielało się również innym kolarzom oraz działaczom i trenerom. Z kilku startów w Wyścigu Pokoju, a było ich łącznie sześć, wyciągnąłem wiele wniosków. Po pierwsze, że męczące są same przygotowania do wyścigu, co jest poniekąd usprawiedliwione wczesnym terminem jego rozgrywania. Zgrupowania i treningi są bardziej wyczerpujące fizycznie niż sam start. Trasa Wyścigu Pokoju nie jest zbyt trudna, a dwa dni przerwy czynią zeń niejako trzy imprezy czteroetapowe. Nie odpowiadał mi system eliminacji przed wyścigiem. Te kilka czy kilkanaście startów wiosennych, sprawdzianów, w których każdy chce pojechać jak najlepiej, stwarza sztuczną atmosferę nerwowości. Jest kilka przykładów na to, że właściwego doboru reprezentacyjnej drużyny można by dokonać bez zaglądania w protokoły sędziowskie i prowadzenia dokładnej analizy rezultatów imprez przygotowawczych. Na ogół pięć miejsc było zawsze pewnych. Niepewności rozpoczynały się w momencie poszukiwania tego „szóstego” i często bywało tak, że ten ostatni w składzie był jednocześnie ostatnim Polakiem w klasyfikacji. Konieczność wcześniejszego udokumentowania swojej przydatności powodowała dużo wcześniejszy wzrost formy, a jej spadek przypadał właśnie na wyścig. Forma uciekała wraz z psychicznym odprężeniem, a rzadko zdarza się, że po takim wysiłku można podjąć następny w przeciągu kilku dni.

Wielokrotnie podczas wiosennych wyścigów byłem gorszy od innych, ale wiedziałem, że dla mnie najważniejszy start, a zatem i forma muszą nadejść w maju, a nie podczas sprawdzianów. I tak było. Słabszy w marcu czy kwietniu, okazywałem się dużo silniejszy podczas Wyścigu Pokoju. Zdarzało się jednak i tak, że wiosną byłem w wysokiej formie, czym mocno deprymowałem rywali, którzy znając mnie, wiedzieli, że w maju moja dyspozycja będzie jeszcze wyższa, i to odbierało im chęć do walki. Nie chcę być posądzony o zarozumialstwo, muszę jednak przyznać, że zarówno w 1970, jak i w 1971 roku już przed startem zdawałem sobie sprawę z tego, że o ile nie zajdą nieprzewidziane okoliczności, wygram i jedną, i drugą imprezę. (Zresztą podobnie było i w 1972 roku, choć wtedy etap do Karlowych Warów pokrzyżował moje plany. Sądzę, że w 1972 roku mieliśmy najmocniejszą drużynę. Wynikało to z obserwacji, jakie poczyniłem wiosną. Zenek Czechowski był wtedy w życiowej formie, podobnie było z Zygą Hanusikiem. Cóż z tego, kiedy Zenek w ogóle nie pojechał do Berlina, bo wpadł w Warszawie podczas

treningu na furgonetkę, a Zyga na drugim etapie złamał obojczyk. Jeśli wiosną myślałem o najgroźniejszych rywalach, to właśnie o Zenku i Zydze).

(…) Wyścigi Pokoju przysporzyły mi najwięcej rozgłosu i w nich odniosłem największe sukcesy. Ale też żadna inna impreza nie męczyła mnie tak bardzo psychicznie. Dlatego też często po jej zakończeniu podejmowałem decyzję, że był to mój ostatni start. Tak było w 1971 roku, kiedy wygrałem po raz drugi. Nie byłem wytrwały w tym postanowieniu i stąd kolejne wyścigi, w których zwycięstw było znacznie więcej niż porażek.

To jest ten drugi wyścig, a trzeci, ten w 1971 roku?
To ten wyścig był chyba trudniejszy. Tak, bo do połowy wyścigu nie zanosiło się, że go wygramy. Prowadzili Włosi, potem jakiś Fin, potem był chyba jeszcze jakiś inny układ i wreszcie, dopiero kiedy wyjeżdżaliśmy już na etapy czeskie, powstał układ utworzony przez trenerów Henryka Łasaka i Czecha Kamila Haťapkę. Ustalili, że trzeba zgubić zawodników, którzy są na czele klasyfikacji, a więc że będziemy atakowali dwójkami. I dopasowaliśmy takie polsko-czeskie dwójki. Byłem z Moravcem albo z Bartoníčkiem, a może z Havą. Dobór był taki, że choć jeszcze nie wiadomo było, kto wygra, to szanse były wyrównane. Miał je także Zenek Czechowski. Walczył o pozycję lidera. Jednego dnia były dwie czasówki, jedna 33 kilometrów, a druga trzy kilometry w Dreźnie pod górę, po kilku godzinach. Dobrze pojechał w tej pierwszej i był czwarty, wyszedł na lidera i powinien założyć żółtą koszulę na starcie do tego drugiego etapu. Tymczasem nie było śliskich „czasowych" koszul, więc pojechał w biało-czerwonej. No i po czasówce już nie liderował, a kiedy nim był, nie jechał w żółtej koszulce. To jedna z ciekawostek wyścigu. On nie założył tej żółtej koszulki, ale zrobiłem to ja po tym krótkim etapie na czas. „Podkradłem" mu ją, chociaż umówiłem się z Zenkiem, że może odjechać i ten wyścig wygrać. Ale Zenek to był Zenek. Wspaniały kapitan drużyny, ale niewystarczająco pazerny na indywidualne sukcesy. A trzeba wiedzieć, że zawodnik który ma wygrywać, musi taki być i nie powinno go obchodzić nic poza wygrywaniem. Nawet kraksy, bo nie jest ważne, ilu za tobą leży. Ty masz wygrać. I Zenek jakby obawiał się, że nie wytrzyma tych kontr

w wykonaniu Czechów, Włochów, Niemców czy Rosjan i mówi mi tak: „Słuchaj, nie będę próbował uciekać, bo mogę przegrać, trzymajmy to, co mamy, niech będzie, jak jest”. No i dotrzymaliśmy do ostatniego odcinka, który jak zwykle na wielu taki imprezach jest etapem przyjaźni. Rozgrywa się tylko na mecie. I z całą grupą byliśmy dogadani, że do Pragi dojeżdżamy spokojnie, bez akcji, i zaczynamy dopiero w samym mieście, kilka kilometrów przed metą. I właściwie tak by się działo, gdyby nie to, że 20 czy 30 kilometrów przed Pragą złapała nas burza. Oberwanie chmury i droga, chodniki, rowy – wszystko było jedną rzeką. No i kiedy widzieliśmy, co się dzieje z Zenkiem, nie czekaliśmy na rozwój sytuacji, tylko ruszyliśmy do przodu. Wokół fruwały parasole kawiarnianych stolików, wszystko się przewracało, a my jechaliśmy, może płynęliśmy rzeką, bo nie wiadomo było, gdzie chodnik, gdzie krawężnik, gdzie rów. Samochody pełzły na światłach, bo zrobiło się zupełnie ciemno. Na wzgórzach przed Pragą stworzyła się ucieczka, pędziliśmy po kostce, po śliskim, i tam dojrzeliśmy szansę: właściwie dlaczego Zenek Czechowski ma być czwarty w tym wyścigu, skoro może być drugi? Zaatakowaliśmy, gubiąc Starkowa, potem Nielublina, zgubiliśmy też Niemca, tylko Belg Demeyer zabrał się z nami. Belg jak to Belg, specjalista od bruków, i on z nami walczył do końca, aż do samej mety na Strachovie. Uciekł nam po tym bruku pod górę i Zenek krzyczy: „Ja już sobie poradzę, jedź i goń tego Belga”. Dogoniłem go na stadionie zupełnie przypadkowo, bo miał bardzo dużą przewagę, ale jechał na ciężkim przełożeniu. I wjechał w bieżnię, która z kolei była miękka, zapadła się do pół koła, a ja na małej tarczy, na wysokim trybie z tyłu miałem pół stadionu straty, ale na mecie byłem pierwszy, bo on ledwo dojechał. Zenek przyjechał trzeci, 15 sekund przed Starkowem, dostał też 15 sekund bonifikaty, a brakowało mu do niego tylko 15, więc przeskoczył z tego czwartego miejsca na drugie. Wygraliśmy dubletem ten trudny wyścig. Trudny, bo wiem, że te górskie etapy po czeskich kopcach dały nam się we znaki. Nie wszyscy z naszych zawodników dawali sobie radę. Przy ostrych akcjach byliśmy z Zenkiem tylko we dwóch.

Zostały nam jeszcze dwa zwycięskie wyścigi, czyli rok 1973 i ostatni, w 1975.

Też było trudno, zawsze było, bo jakkolwiek banalnie to brzmi, nie ma łatwych wyścigów. W 1973 roku trochę się pozmieniało w polskim

peletonie. Zenek Czechowski zrezygnował ze ścigania, chyba z nudów. Był już jakby mniej chętny, za długo trwały te zgrupowania. Zawsze obaj marzyliśmy o tym, żeby spokojnie pójść do ogrodu i powąchać, jak pachnie w maju bez, a na to nigdy nie było czasu. Tak, naprawdę mieliśmy wspólne marzenie o zapachu bzu. Zenek zaczął już sobie planować inne życie po igrzyskach olimpijskich w 1972 roku, bo przecież powinien na nie pojechać bez żadnych kwalifikacji, był z pewnością naszym najlepszym kolarzem w wyścigach klasycznych. Tymczasem postawiono mu warunek: pojedziesz do Monachium, jeśli wygrasz Tour de Pologne. A wyścig Dookoła Polski był potwornie trudny, panował straszny upał i chyba na czwartym etapie, gdzieś tam w polskich górach, zszedł z roweru i powiedział, że już więcej na niego nie wsiądzie. Tak skończył się ścigać. Jeden z najzdolniejszych polskich kolarzy w historii! W wieku 26 lat! Na igrzyska nie zakwalifikowali się również ani Krzeszowiec, ani Hanusik, ani Matusiak. Szybka zmiana generacji. Na ich miejsce weszli Szozda, Lis, Mytnik, Barcik i Smyrak. Ze „starych” zostałem tylko ja i miałem przeprowadzić z nimi walkę w wyścigu Dookoła Szkocji. Musiałem wygrać, bo mój wyjazd na igrzyska też wisiał na włosku. Jestem przekonany, że liczyli na to, że mi nie pójdzie. W górach jednak zostałem liderem i później wygrałem cały wyścig. Brakowało wtedy szacunku dla dawnych sukcesów. Miała być szybka i dobra zmiana. Bez sensu, bo taki Zbyszek Krzeszowiec też bez eliminacji powinien dalej jeździć w kadrze, Andrzej Kaczmarek to samo. To byli zawodnicy, którzy wygrywali etapy w Wyścigu Pokoju. Kaczmarek kończył tę imprezę w pierwszej szóstce! Ale Henryk Łasak widział, że trzeba zmienić tę falę, tak jak to zrobił kilka lat wcześniej, gdy zostawił Gazdę, Kudrę i innych. Chciał nowych zawodników i widział, że oni już są dobrzy, odpowiednio przygotowani, bo kiedyś w polskim kolarstwie była tak zwana „frajer grupa”, prowadzona przez Andrzeja Rucińskiego, i z tej grupy wychodzili znakomicie przygotowani już do takich wyścigów kolarze. Nie było litości dla najlepszych. No i stoczyłem walkę dookoła Szkocji, wygrałem ten wyścig i załapałem się na igrzyska, bo gdybym wtedy nie zwyciężył, to też prawdopodobnie byłoby już po moim kolarstwie. I po moich medalach. W 1972 roku mieliśmy taki wyścig niepokoju pełen niespodzianek. Najpierw Czechowski rozbija się na treningu, na trasie dookoła Agrykoli, Hanusik w Berlinie łamie obojczyk, a potem nadchodzą Karlowe Wary, etap, na którym przegraliśmy wszystko. Trener Trochanowski, podglądając, co robią Niemcy, pędząc po kostkach

i brukach niemieckich, też postanowił zmienić gumy Pirelli na Kovalit. Tyle że te „niemieckie” były specjalnie dla nich robione na stylonowym płótnie, a my mieliśmy takie normalne, które strzelały na każdym bruku, guma za gumą, i tak wykasowaliśmy się sami, i ten wyścig został przez to przegrany. Wtedy właściwie ta nasza najmocniejsza grupa, która wygrywała klasyfikację światową, rozleciała się i zostałem sam. Do głosu doszli Szozda i Lis, Barcik, potem torowcy Kaczorowski, Kręczyński, Nowicki.

Wyścig Pokoju. 1973 rok
Fot. Bernhard Eckstein

Jan Nowicki, Stanisław Szozda, Szurkowski, Bernard Kręczyński, Lucjan Lis

Rysiek to człowiek o wielkiej charyzmie. I tym też zdobywał sobie powszechne uznanie. Oczywiście miał niebywałe umiejętności, i to od samego początku swej kariery. Przecież w kadrze znalazł się dopiero w wieku 23 lat, ale nie wiek był najważniejszy, tylko fakt, że był kompletnie „świeży", miał za sobą rok, góra dwa poważnego ścigania. Jak nikt inny potrafił nas mobilizować. Zwycięstw nie oddawał, był i nadal jest człowiekiem walki. Kiedyś na wyścigach, dziś w szpitalnym łóżku. Tej batalii nie może przegrać i nie przegra.
Skąd się wzięła ksywka Bibi? Kiedy przyjeżdżaliśmy na zgrupowanie kadry narodowej, to zaczynaliśmy od zrzutki i kupowaliśmy czerwone wino węgierskie Egri Bikavér. Kilka butelek, żeby było na kilku chłopa po lampce od czasu do czasu. I postanowiliśmy trzymać te butelki w pokoju Ryśka, bo trener miał do niego zaufanie. Rysiek był przykładny, a poza tym do jego pokoju nie wchodziło się bez pukania, więc miejsce było jak najlepsze. W szufladach pod łóżkiem wymarzony schowek. Wieczorem, przed kąpielą, szło się do Ryśka na szklaneczkę, czasem dwie. Humor dopisywał. I kiedyś mówię do Ryśka: Idziemy do ciebie na „bibkę". I tak zostało, Rysiek został Bibim.

TADEUSZ MYTNIK

Ur. 1949. Szosowiec i torowiec. Największe sukcesy odnosił w drużynie, zdobył srebrny medal olimpijski (1976), dwukrotnie tytuł drużynowego mistrza świata (1973 i 1975) i brązowy medal w 1977 roku. Pięciokrotnie startował w MŚ ze startu wspólnego, ale bez większych sukcesów.
W mistrzostwach Polski stał się monopolistą złotych medali w indywidualnej jeździe na czas. Osiem tytułów mistrzowskich wywalczył w latach 1971–1982, a srebrny w 1984 roku. Dwa tytuły mistrzowskie w jeździe parami (1976 i 1977) uzupełniają tę wspaniałą kolekcję. Sześciokrotnie uczestniczył w Wyścigu Pokoju, zajmując w 1977 roku trzecie miejsce (łącznie zwycięstwo w prologu i na dwóch etapach). Jest zwycięzcą Tour de Pologne (1975). Dziś organizuje m.in. Memoriał Henryka Łasaka, który odbywa się na początku sierpnia w Suchej.

Po przegranym w 1972 roku Wyścigu Pokoju przestała istnieć nasza grupa. Wówczas, po majowej imprezie, rozwiązywało się kadrę i każdy ścigał się na własny rachunek. Zenek Czechowski był wtedy bardzo mocny. Właściwie gdyby nie fakt, że rozbił się w Warszawie w przededniu wyjazdu do Berlina, co uniemożliwiło mu start, oraz kraksa na pierwszym etapie Zygi Hanusika, nie przegralibyśmy tego wyścigu. Zresztą wszyscy, łącznie ze Zbyszkiem Krzeszowcem, byliśmy silni, choć nie odnieśliśmy sukcesu w Wyścigu Pokoju. Jednocześnie do głosu zaczęła dochodzić grupa „młodych". Szozda, Lis, Smyrak, Barcik, medaliści z Mendrisio, w których upatrywano naszych następców, hodowani zresztą pod kloszem. We wszystkich krajowych startach jeździli na wspólne konto i nic dziwnego, że przegrywaliśmy z nimi dotkliwie. Szkoda, że już wtedy mówiło się coraz głośniej o tym, iż trzeba rezygnować ze „starych". Przecież nie byliśmy jeszcze ani starzy, ani zupełnie nieprzydatni. Czechowskiemu, który tak wspaniale jeździł w wyścigu Dookoła Mazowsza i w innych, nie dano olimpijskiej szansy. Załamał się i on, załamał się Zyga Hanusik i Zbyszek Krzeszowiec. Zbyt szybko rozpadła się grupa ludzi, którzy przysporzyli polskiemu kolarstwu tyle chwały. W ekspresie „młodych gniewnych" znalazło się tylko miejsce dla mnie, ale kto wie, czy gdybym nie miał na swym koncie dwóch wygranych Wyścigów Pokoju, nie podzieliłbym losu Zenka, Zbyszka i Zygi. Nadchodziła nieuchronnie era młodych. Miałem tylko jedno wyjście – musiałem z nimi walczyć!

Trzeba było sięgać po wiadomości z zakresu taktyki. Im było właściwie wszystko jedno, kto wygrywa, ważne było, żeby zwyciężał ktoś z ich grupy. Szansę swego powodzenia i wmieszania się skutecznie do walki widziałem w tworzeniu takich układów na szosie, które pozwalałyby na to, aby za każdym razem w roli lidera grupy występował ktoś inny, co siłą rzeczy zmusiłoby ich do ścigania się między sobą. Pierwszym sprawdzianem takich założeń taktycznych był wieloetapowy wyścig Szlakiem Walk i Męczeństwa Ludu Poznańskiego, rozgrywany jeszcze przed igrzyskami w Monachium. Wygrałem pierwszy etap i zostałem liderem, by kolejne zwycięstwa etapowe, które przypadały w udziale moim rywalom, poświęcić na rzecz końcowego sukcesu. Tych porażek, nawet etapowych, nie mogłem jednak ponosić zbyt wiele. Przekonałem się bowiem, że kiedy kogoś przyzwyczai się do odnoszenia zwycięstw, to potem, nawet jeśli jest się równie silnym, a może i mocniejszym, o zwycięstwo trzeba prosić. Robiło się to czasem po to, by panował spokój wśród ludzi, którzy dziewięć miesięcy w roku spędzali razem, na zgrupowaniach i wspólnych rajdach. Za pomoc w wygrywaniu wyścigów trzeba było oddawać zwycięstwa. Ta zasada, choć może wydawać się dziwna, obowiązuje w kolarstwie zarówno amatorów, jak i zawodowców. Każdy pragnie sukcesu i wtedy, kiedy można, sukcesami należy się dzielić. Do roku 1980 zdobyłem pięć tytułów indywidualnego mistrza Polski na szosie, a mogłem ich zdobyć więcej, może siedem. Wiedziałem jednak, że zbytnia chciwość nie popłaca, tytuły wywalczali ci, którzy niejednokrotnie pomagali mi w innych imprezach.

Jeszcze w tym samym roku wyjechaliśmy na wyścig Dookoła Szkocji. Pięciu z grupy „młodych” i ja. Jechaliśmy jako reprezentacja Polski, ale zdawałem sobie sprawę z tego, że tak naprawdę to będę się ścigał nie tylko z całą koalicją zagranicznych rywali, ale także z nimi. I rzeczywiście tak było. O mały włos, a na naszych wewnętrznych harcach, będących zaprzeczeniem podstawowych chociażby zasad taktycznych, skorzystaliby rywale. Wreszcie na jednym z etapów, kiedy odebrałem żółtą koszulkę jednemu z młodszych kolegów, a przewaga, z jaką prowadziłem, wyrażała się już nie sekundami, a ponad 2 minutami, trener Henryk Łasak przerwał na odprawie zabawę, która mogła przecież zakończyć się naszą wspólną porażką. Od tej pory panował w drużynie spokój, ja skorzystałem na tym o wiele więcej.

Szozda, Barcik, Smyrak, Lis i inni pogodzili się z myślą, że tak łatwo nie zrezygnuję, i że na razie jestem od nich po prostu lepszy.

Mistrzostwa Polski w Żywcu. Stanisław Szozda, Ryszard Szurkowski. 1973 rok
Fot. Mieczysław Świderski

Z lewej Lis, w środku Szurkowski, z prawej kolarz z ZSRR

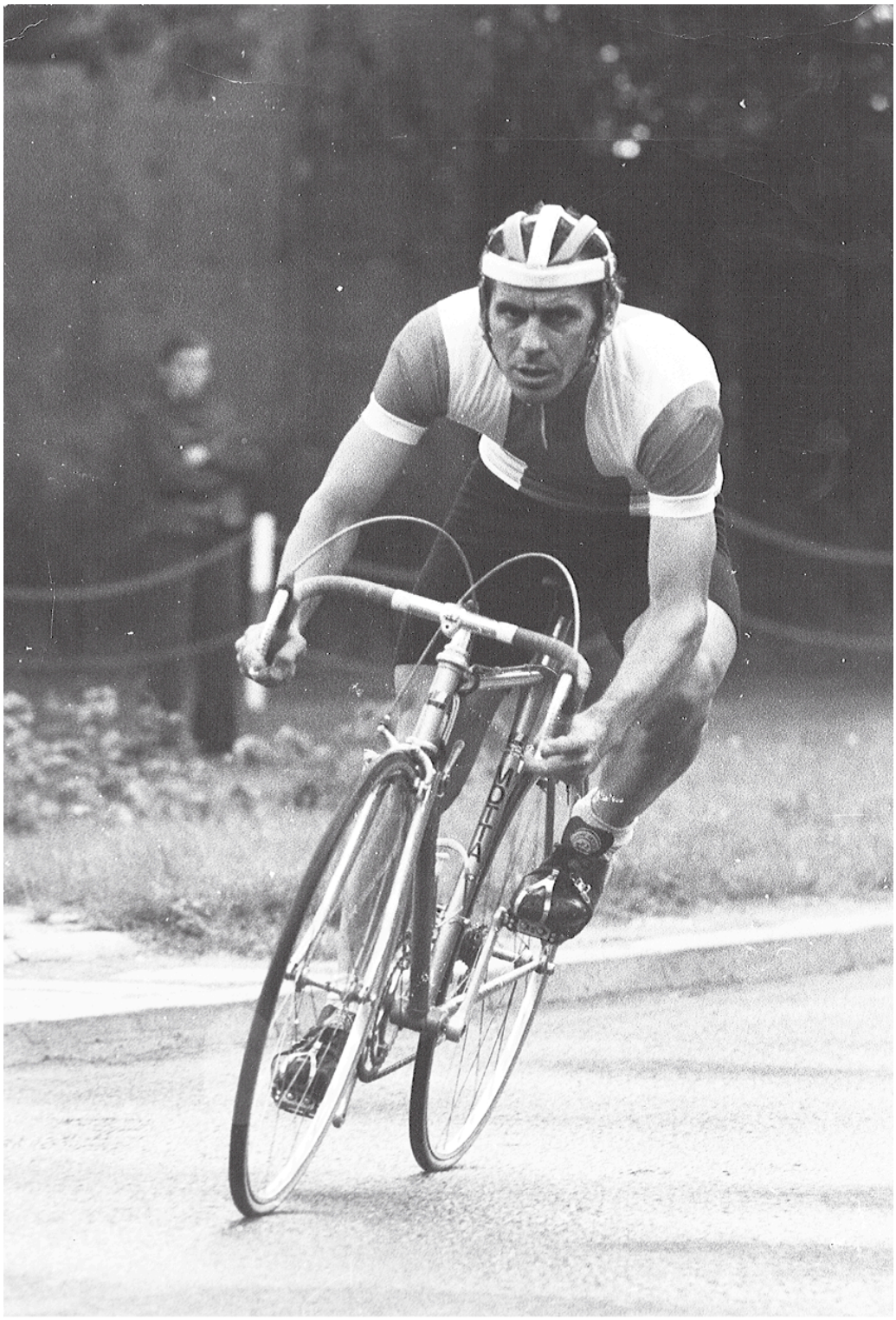
Pierwszy raz spotkałem Ryszarda Szurkowskiego chyba jeszcze jako członek kadry torowej. On był w kadrze z Mytnikiem, Szozdą, Nowickim i innymi. To było zgrupowanie w Krynicy. Pamiętam to dobrze, bo gdy wychodziliśmy wieczorem, każdy chciał być przy Szurkowskim. My, młode łebki, przy swoim idolu. Ludzie go poznawali, powtarzali: „Szurkowski, Szurkowski", a my czuliśmy się dowartościowani, bo byliśmy w jednym zespole. Ryszard to historia i ikona polskiego sportu. Został legendą Wyścigu Pokoju i budził wyobraźnię. Sam siadłem na rower i zacząłem naprawdę poważnie trenować dzięki jego sukcesom. A takich jak ja było tysiące. W latach jego kolarskiej świetności wszyscy chcieli się ścigać. Zanim odbyły się właściwe mistrzostwa Polski, trwały eliminacje w czterech strefach. Z każdej z nich wybierali najlepszych! Z setek kolarzy! Wszystko dlatego, że mieliśmy idoli, a Wyścig Pokoju był lokomotywą. Nakręcaliśmy się tym, co widzieliśmy. A Szurkowski był w tym wszystkim wyjątkowy. Potrafił wszystko, bo finiszował, uciekał, radził sobie w górach. O wszechstronności świadczą te wszystkie miejsca na podium, których są setki.

Ciekawe, że moje pierwsze wspomnienie Ryszarda nie jest związane z jego zwycięskimi Wyścigami Pokoju, a z jednym z dwóch, które przegrał, tym w 1972 roku. Etap, o którym mówię, skończył się jego sukcesem po niesamowitej ucieczce
do Lublina, kiedy wyprzedził wszystkich rywali o wiele minut. Ale już wcześniej przegrał cały wyścig na etapie do Karlowych Warów. Ta jego samotna jazda po etapowe zwycięstwo zrobiła na wszystkich niesamowite wrażenie. Rysiek był zawodnikiem niebywale rozsądnym, był wielkim taktykiem, potrafił swym spokojem porażać rywali. Był dla mnie, a pewnie i dla nas wszystkich wzorem. Był koleżeński, służył radą, nigdy nie zadzierał nosa.

Ryszard przy tych wszystkich sukcesach zawsze prezentował wielką klasę. Gdy zaczynałem organizować Tour de Pologne, mieliśmy różne zdania, ale zawsze potrafiliśmy dyskutować, używając argumentów. To też świadczy o nim jak najlepiej.

CZESŁAW LANG

Ur. 1955. Pierwsze sukcesy odnosił na torze, ale największe osiągnął na szosie. W 1980 roku w Moskwie sięgnął po olimpijskie srebro w wyścigu ze startu wspólnego. Razem z kolegami z drużyny zdobył też srebro (1979) i brąz (1977) mistrzostw świata w drużynie. Został pierwszym zawodowym kolarzem z naszej części Europy. Po latach, w 1993 roku, stanął na czele Tour de Pologne (który sam wygrał w 1980 roku) i cały czas jest dyrektorem generalnym imprezy, która dzisiaj należy do elitarnego cyklu World Tour.



Wyścig Pokoju. 1975 rok
Fot. Mieczysław Świderski

Zamknijmy temat Wyścigu Pokoju. Ostatnie zwycięstwo to 1975 rok. Opowiedz tę fajną historię, która zaczyna się od pukania do drzwi hotelowego pokoju. Działo się to przed ostatnim etapem Łódź–Warszawa. Najpierw przyszedł Niemiec Hartnick, który jechał na drugim miejscu, a rok później wygrał wyścig. „Ryszard, nie będę już z tobą walczył, chciałbym być drugi na mecie w Warszawie" – powiedział.

No dobrze – mówię – ale twoja drużyna musi pracować z naszą, żeby Rosjanie nie zaatakowali. Wtedy Pikkuus był o 6 sekund za Hartnickiem i każda lotna premia mogła przesunąć Hartnicka na trzecie miejsce. „OK, umowa stoi", odparł Hartnick i kiedy jeszcze pewnie nie zdążył dojść do swojego pokoju, znów ktoś puka do moich drzwi. Patrzę, Pikkuus. „Ryszard, ja muszę być w tym wyścigu drugi, bo mnie trener Kapitonow ubije". Aavo, mówię, musisz walczyć, ale najpierw twoja drużyna musi pracować z nami. „OK" – odparł Estończyk. I tak upiekłem dwie pieczenie na jednym ogniu. Moja przewaga nie była duża, tylko 46 sekund nad Hartnickiem. Kiedy ruszyliśmy z Łodzi, rozpoczął się szaleńczy wyścig. Jechaliśmy ponad 60 kilometrów na godzinę, w Warszawie byliśmy po niespełna trzech godzinach. Potem jeszcze były ostatnie próby gdzieś tam za Karczewem na Wale Miedzeszyńskim, kiedy Pikkuus próbował atakować, ale Niemcy już sobie z nim poradzili. Trochę im w tym pomogłem, bo każdy odjazd mógł być niebezpieczny. Przed stadionem byłem na trzeciej pozycji. Ludzie na nim jednak mnie wypatrywali, ale nikt nie widział żółtej koszulki. No cóż się mogło stać? Wywrotka. Ale nie

dlatego, że popełniłem jakiś znaczny błąd, po prostu w momencie, kiedy tuż przed wjazdem do tunelu – bo tunelem się dojeżdżało – postanowiłem już tych dwóch, którzy byli przede mną, zaatakować, Niemcy rozprowadzali swojego z tyłu i kiedy wyłoniłem się z tego wachlarza, żeby wjechać na swój tor, to wpadłem pod zawodników niemieckich. No i wtedy zamotaliśmy się, wjechaliśmy w ludzi, koszulka podarła mi się na plecach, obiłem bark i odrapałem udo. Właściwie nic wielkiego. Obrazek dla kibiców był jednak ciekawy. Pełen stadion, a za całym peletonem wjeżdża kolarz w żółtej, ale zakurzonej i podartej koszulce. Trzeba przyznać, że to szczególne pożegnanie z publicznością zwycięzcy wyścigu. A to jeszcze nie był koniec niecodziennych wydarzeń. Problem wielkiej, bo politycznej wagi rozpoczął się wtedy, kiedy ten etap wygrał zawodnik radziecki. Kiedy wjechałem na bieżnię, to co sobie ludzie pomyśleli, widząc koszulę brudną od żużlu i asfaltu? Mówili, że na pewno przewrócił mnie ten, który wygrał, i wtedy się zaczęło. Przychodzą polityczni i mówią: „Słuchaj, będziesz musiał stanąć na podium razem z kolarzami radzieckimi, jako drużyna”. Ja mówię, że absolutnie się nie zgadzam. A my zajęliśmy wtedy czwarte miejsce drużynowo, czyli nie mieliśmy miejsca na podium. To jednak szybko się znalazło i polska drużyna stała na osobnym podium, jako czwarta. Wiem, że była mocna przepychanka, że trybuny już właściwie „chodziły”. Wystarczyła tylko iskierka, jedno hasło i byłoby groźnie. Odbyły się więc dwie rundy honorowe. Pierwszą wykonali zwycięzcy indywidualni, czyli Hartnick, Pikkuus i ja. I jeszcze wtedy wszystko było w porządku, ale potem przyszedł czas na zwycięzców drużynowych. Rosjanie wygrali drużynowo przed Niemcami i Czechami. I znów wypuścili mnie, żebym jechał przed nimi jako piorunochron. Jechałem przed drużynami, żeby uspokoić trochę stadion, bo inaczej kibice ruszyliby na bieżnię. A tak zapanował względny spokój. Nie było jednak mowy, żeby ze stadionu normalnie się wydostać. Kordon milicji konnej zrobił luz dla mnie i wprowadził mnie do tunelu, nie tego głównego, gdzie czekali ludzie, tylko jakiegoś bocznego, a tam szybko w samochód i „wio” do hotelu, bo naprawdę było już bardzo, bardzo gorąco.

Swoją drogą, z tym zwycięstwem w 1975 roku wiąże się ciekawa historia. Szczerze mówiąc, to do kwietnia tego roku byłem… słaby jak cholera! Przynajmniej na moje oczekiwania. Przyjeżdżałem do mety piąty, ósmy czy dwunasty, ale o wygrywaniu nie było mowy. A tu zaraz Wyścig Pokoju, na który właściwie nie chciałem jechać, ale trener Madaj ciągle za

mną chodził i namawiał. „Zaczniesz wygrywać, nie przejmuj się” – mówił, gdy przekonywałem go, żeby wziął jednak kogoś innego. Wysłali mnie z Szozdą do Londynu, gdzie ścigaliśmy się z zawodowcami. Później było Tour du Limousin we Francji, gdzie nagle poszła akcja po górkach. Dogoniłem ich, na mecie byłem trzeci, ale wyszedłem na pozycję lidera i wygrałem cały wyścig. Poczułem, że puściło. Zgłosiłem się do trenera, że jestem gotowy. Zostało tylko pytanie o to, kto będzie liderem w Wyścigu Pokoju. W Berlinie przed startem Boniecki mówi tak: „Ja się nie piszę na lidera. Nie pracuję też na Szozdę, bo mnie od ch… wyzwał. Każdemu innemu pomogę, ile mogę, a jemu nie”. A tam skład taki: Szozda po wygranej w Bretanii, Brzeźny pod Paryżem, Mytnik i Nowicki też ze świeżymi zwycięstwami. No pięknie, już tylko Cergowski czeka, żeby napisać o tym, jak to Szurkowski wymusił pozycję lidera – myślę sobie po cichu, ale głośno mówię tak: „Trenerze, poczekajmy, zacznie się i zobaczymy, jak kto się czuje”. Madaj był ugodowy, więc się zgodził, reszta kolegów też. No i pierwszy etap rozwalił wyścig, bo ucieczka dojechała do mety 6 minut przed grupą, a w tej akcji byłem też ja. Szkoda mi było Brzeźnego, bo pewnie wygrałby ten wyścig. Był w akcji, która odjeżdżała, ale przyszła ulewa, zalało drogi. Ja patrzyłem tylko na przewody od torów tramwajowych nad głową, bo to wyznaczało mi kierunek jazdy. Wielu się jednak wywaliło. Janek jechał obok mnie, ale chodnikiem. Zaplątał się tam jednak, a reszta pojechała. Pozostało mi się zastanowić, jak tu wygrać, skoro są mocni Ruscy i do tego dwóch szybkich Czechów, a wyścig prawie płaski. Wykombinowałem, że będę zbierał bonifikaty. No i jak do maja nic nie wygrywałem, tak teraz nagle kosiłem wszystkie premie. A każda to 3 sekundy, w górach zależnie od kategorii. Janek, o którym wspomniałem, był bardzo mocny, zabrał koszulę górala, a ja zbierałem sekundy i na mecie w Warszawie miałem 46 sekund przewagi nad drugim. Myślę, że wcale nie byłem wtedy tak mocny, tylko dobrze główkowałem. Czyli znowu: wygrywa się głową.

#WYGRASZTENETAP

Do dziś wspominam swój pierwszy wyścig szosowy w grupie trenera Henryka Łasaka. To było po igrzyskach w Monachium (1972), kiedy trafiłem do kadry jako kolarz „wąskotorowy”, czyli torowiec przenoszony na szosę. Brałem udział w klasyku Genua–Nicea, ponad 200 kilometrów. Ciężko było, więc z wozu dostałem bidon, abym się posilił. Wspaniale, tylko że był to bidon z winem i pomógł mi tyle, co umarłemu kadzidło. Musiałem się wycofać, ale to wtedy po raz pierwszy spotkałem mistrzów, w tym samego Ryszarda. Wystartowaliśmy razem w Wyścigu Pokoju w 1973 roku. Zaszczytem było pomagać liderowi. I z taką myślą wystartowałem w tej imprezie. Pomagałem, gdzie i jak tylko mogłem. Pamiętam etap do Opola, kiedy oddałem Ryśkowi rower i przyjechałem na metę z dużą stratą, „zapominając”, że na mecie będzie na mnie czekał brat i że bratanek nie zrozumie, czemu stryjek Mietek jest tak daleko za najlepszymi. A zwycięzca etapowy jechał na moim rowerze z numerem 4. Nam wtedy niepotrzebne były słowa. Wystarczyło jedno spojrzenie i każdy już wiedział, co za chwilę się będzie działo i co ma robić. „Czuliśmy” wiatr. Ja byłem „konduktorem”. Jechałem dwa centymetry od krawędzi jezdni i nikt nie miał prawa się tamtędy przedostać. A jak bardzo chciał, to musiał jechać 500 metrów po trawie i do rowu. Niepotrzebne nam były słuchawki, krzyki dyrektorów sportowych i ich podpowiedzi. Z perspektywy lat widzę, jakie to było fajne kolarstwo i jak dobry, świetnie rozumiejący się zespół potrafiliśmy stworzyć.

MIECZYSŁAW NOWICKI

Ur. 1951. Dwukrotny medalista olimpijski i dwukrotny medalista mistrzostw świata. W rodzinnym skarbczyku znajduje się medal złoty (drużyna 1975), srebro (drużyna olimpijska 1976), brąz (start wspólny w igrzyskach, 1976) i brąz (drużyna 1977). Trzykrotnie startował w Wyścigu Pokoju (10. w 1973, 55. w 1975, 8. w 1976). Wygrał wyścig Dookoła Szkocji i wyścig Dookoła Nadrenii. Po zakończeniu kariery został dyrektorem Wyścigu Solidarności i Olimpijczyków (1995–2000). W latach 2000–2001 był prezesem Urzędu Kultury Fizycznej i Sportu.

W 1973 roku, po Barcelonie, postanowiłem, że nie wystartuję już więcej. Aby nie było niepotrzebnych dyskusji, wiosną 1974 roku więcej czasu poświęciłem na naukę niż na trening. Trzeba było nadrobić zaległości w innych dziedzinach życia, a matura miała być dopiero początkiem tego, co chciałem w nim osiągnąć. Wiosenne starty we Włoszech traktowałem więc ulgowo, myśląc raczej o drugiej części sezonu niż o jego początku, który jak zwykle prowadził do startu w Wyścigu Pokoju. Brylował w nim Szozda, a ponieważ i dalsza część sezonu była dla naszego kolarstwa pomyślna, na przełomie roku zaczęto dokonywać pierwszych olimpijskich przymiarek. Przy takiej okazji często można o kimś zapomnieć, kogoś ominąć, a ja jeszcze nie zrezygnowałem z wyjazdu do Montrealu i chcąc nie chcąc, musiałem o tym w odpowiednim czasie przypomnieć. Niby nie było podstaw do tego, by wątpić w moją przydatność i możliwości, ale czułem, że moja obecność ciąży nad kadrą, że wiele osób blisko związanych z kolarstwem chętnie wysłałoby mnie na przedwczesną emeryturę. Czekano jednak, aż odejdę sam, nie licząc się z moim uporem i wytrwałością. Talent jest z pewnością ważny, ale poparłem go tak olbrzymią pracą, że nie chciałem nagle zrezygnować, przekreślając z dnia na dzień wieloletnie wyrzeczenia, kiedy na bok szły sprawy domu i rodziny, kiedy na później odkładało się naukę, wychowanie dziecka, a życie towarzyskie ograniczało się do kilku dni w roku.

Po bardzo mocno przepracowanej zimie, wiosna 1975 roku nie była zbyt pomyślna. Wielokrotnie nadrabiałem miną, ale czułem, że noga nie kręci się tak jak dawniej. Ciężko jechało mi się we Francji w wyścigu Paryż–Nicea, lecz postanowiłem raz jeszcze ubiegać się o miejsce w reprezentacji na Wyścig Pokoju. Nie chodziło mi o kolejne, czwarte zwycięstwo, ale o taką jazdę, która stanowiłaby nowy kapitał, pomocny być może w późniejszych rozmowach o mojej dalszej sportowej karierze.

Do Berlina wyjechało nas sześciu: Stanisław Boniecki, Jan Brzeźny, Tadeusz Mytnik, Mieczysław Nowicki, Stanisław Szozda i ja. Ani tuż przed startem, ani wcześniej, podczas ostatnich przygotowań, nie mówiło się nic na temat lidera zespołu. Taka funkcja (mniej istotna na mistrzostwach świata czy igrzyskach olimpijskich) jest bardzo ważna w imprezie tak specyficznej, jaką jest Wyścig Pokoju. Po dosyć dziwnym prologu, który nieoczekiwanie wygrał Węgier Szlipcevic, a którego rezultaty nie były zaliczane do łącznej klasyfikacji, nadal nie był wyjaśniony podział ról w drużynie. Teoretycznie każdy z naszej piątki miał szanse na wygranie imprezy. Tylko Boniecki postawił sprawę jasno: „Jadę dla drużyny i jej podporządkuję się bez reszty. Będę też pomagał kolegom w zajęciu jak najlepszej pozycji w klasyfikacji indywidualnej. Wszystkim, z wyjątkiem Staszka Szozdy”. Powiedział to na odprawie, głośno, przy wszystkich. Jego konflikt z Szozdą, o którym chyba nikt z kibiców nie wiedział, nie był sprawą głośną. Po którymś z wyścigów Szozda, jak zwykle impulsywny, nawrzucał Bonieckiemu, wymyślając mu od „kolarzyków”.

Na ostatnim treningu, już w Berlinie, odbyliśmy jazdę parami. Nie dawała mi spokoju myśl, że nie wszystko jest do końca dopowiedziane, że właściwie zmusza się nas do tego, by lider drużyny ujawnił się dopiero po pierwszych etapach. Jak się później okazało, była to bardzo nieroztropna decyzja. Niewiele przecież brakowało, by wśród tych, którzy uciekli na pierwszym etapie i którzy już do końca tworzyli ścisłą czołówkę wyścigu, nie było żadnego Polaka, co oznaczałoby przegranie wyścigu z kretesem. Wracam jednak do ostatnich chwil przed startem. Moim partnerem w treningowej jeździe był Tadek Mytnik. Znaliśmy się jak łyse konie, ale każdy z nas chciał w tym sprawdzianie być lepszy, chciał „podłamać” kolegę, który mógł być przecież rywalem w walce o końcowy sukces. Takie próby mają na celu zdobycie przewagi psychicznej, o porażce pamięta się długo i najczęściej wtedy, kiedy już

w trakcie wyścigu nie ma czasu na rozpamiętywania, a każde wahanie w podjęciu decyzji może pociągnąć za sobą nieodwracalne skutki. No więc jedziemy, niby nic, ale i on, i ja wiemy, że z każdą chwilą tempo będzie wzrastać, że wreszcie któryś z nas „puści", zostanie dwa, trzy metry z tyłu i będzie po zabawie. Tadek zaczął podkręcać tempo, a ponieważ robił to zawsze znakomicie – i stąd brały się jego sukcesy w jeździe indywidualnej na czas – czułem, że kończy się zabawa, a zaczyna poważna gra. Gdzieś tam na horyzoncie szerokiej szosy, na której hulał wiatr, obrałem sobie punkt docelowy, milicyjną budkę, i wiedziałem, że na tym odcinku długości około półtora kilometra nie tylko nie mogę stracić ani metra, ale co więcej, muszę w pewnym momencie sam wyjść przed niego i próbować go zgubić. Dawaliśmy sobie solidarnie zmiany, tempo rosło, nikt nic nie mówił, tylko z zaciśniętymi zębami pedałował ile sił w nogach. Na 150 metrów przed celem Tadek puścił. Wiedziałem, że nie jest źle, że jeśli w tej próbie pokonałem Mytnika, to mam wszelkie dane ku temu, by dyktować warunki na trasie Wyścigu Pokoju. Po treningu wracamy do hotelu. Dalej nikt nic nie mówi, po kolacji idziemy spać. Dziesiąta, jedenasta, dwunasta, nie mogę zasnąć. Na ogół przed każdą imprezą śpię znakomicie, a dziś akurat jestem niespokojny.

Cholera, myślę sobie. Coś tu nie gra. Trener Madaj nie podjął żadnej decyzji, nic nie mówi również dr Rusin. Nawet rozmowny zazwyczaj prezes red. Włodzimierz Gołębiewski milczy podejrzanie. Zacząłem wszystko raz jeszcze wertować od początku. Kto może wygrać wyścig? Janek Brzeźny? No tak, ale jeśli wyścig będzie rozgrywany na końcówkach?

Janek nie da rady. Nie, Brzeźny mi nie pasował na lidera drużyny. Myślę dalej. Na zegarku prawie pierwsza. Nigdy nie wyczyniałem takiego cyrku. Tadek Mytnik? Tak. Tadek jest dobrym kandydatem. Jeździ świetnie na czas, przed rokiem był liderem Wyścigu Pokoju. Właściwie dlaczego nie Tadek? Bardzo mi się ta koncepcja spodobała, pomyślałem sobie: pójdę go obudzić, powiem mu o tym, a rano na odprawie drużyny ogłosimy, że Mytnik jest liderem i że jedziemy na niego. Zanim jednak wstałem z łóżka, zacząłem myśleć dalej. No dobrze, a Stach Szozda? Jedzie po górach, ma dobrą końcówkę, spore doświadczenie, przed rokiem wygrał wyścig… Tak, Staszek może i tym razem z powodzeniem zwyciężyć. Już byłem skłonny się z tym

wszystkim pogodzić, ale nagle przemknęło mi przez myśl: no dobrze, ale właśnie dlaczego ja sam mam tak ze wszystkiego od razu rezygnować? Widocznie ta myśl uspokoiła mnie nieco, bo wreszcie udało mi się zasnąć, by o świcie przebudzić się z podobnymi myślami.

Na starcie do pierwszego etapu byłem niespokojny. Zdenerwowany, niepewny siebie, niepewny drużyny, którą stanowił zlepek indywidualistów. Rzadko kiedy kieruję się przeczuciami, ale tego dnia wydawało mi się, że coś się wydarzy. Właściwie w tym momencie sprawa lidera drużyny zeszła na plan dalszy. W końcu, po dwóch, trzech etapach okaże się, kto jest najwyżej w klasyfikacji generalnej i ten zostanie liderem, a reszta będzie mu pomagać. Istniało tylko niebezpieczeństwo, że Rosjanie mogą dążyć do rozstrzygnięcia pewnych spraw już na pierwszym etapie, tak jak zwykli to czynić w wielu imprezach. I co wtedy? Wniosek był dla mnie prosty. Trzeba się mocno pilnować, choć wydawało się, że płaski etap z Berlina do Magdeburga nie może jeszcze przynieść żadnych poważnych akcji.

Jechałem od początku uważnie. Przed lotną premią powalczyłem z Holendrami, którzy od kilku lat przejawiają w Wyścigu Pokoju dużą aktywność właśnie w tych ulicznych finiszach. Na pierwszym etapie, a i w całej pierwszej fazie wyścigu, kiedy wszyscy są jeszcze mocni, jazda wymaga olbrzymiej koncentracji. Nikt nie chce oddać ani metra, słabsi czują się wciąż na tyle dobrze, że starają się być na czele, choć ich umiejętności techniczne są takie, że każdy zakręt czy zmiana nawierzchni szosy grozi kraksą. Pierwsze etapy Wyścigu Pokoju zawsze męczyły mnie psychicznie. Bałem się właśnie kraksy. Tę pierwszą w tym wyścigu udało mi się szczęśliwie ominąć. Leżał natomiast Staszek Szozda i miał kłopoty z dojściem do grupy. Przesunąłem się o kilkanaście pozycji do przodu, widząc gdzieś w oddali czarne chmury kłębiące się nad najbliższym miasteczkiem. Po chwili zaczęło kropić, rozpoczęła się kostka, mały deszczyk przeszedł w ulewę. Ślisko. Jechałem na dwudziestym–trzydziestym miejscu w peletonie, obok mnie tylko Boniecki i Brzeźny. Zaczęły się wywrotki. Z lewej strony dwóch, z prawej czterech, za mną znów słyszę odgłosy padających rowerów i przekleństwa w różnych językach. Kładli się bez przerwy, a ja w ten sposób zdobyłem kilka miejsc. Zakręt w lewo. Szyny tramwajowe. Wyhamowałem niemal całkowicie i pod kątem prostym przejechałem przez torowisko. Kątem oka dostrzegłem Bonieckiego, który chciał

z fasonem przejechać przez tory i fiknął kozła. Janek Brzeźny jechał ciągle kilka metrów przede mną. Przed nim Niemcy i Rosjanie. Dostrzegłem szerokie bary Czapłygina, wykrzywioną sylwetkę Diersa. Jechaliśmy przez Brandenburg, to samo miasto, w którym trzy lata wcześniej zaatakowali kolarze NRD i przez kilkadziesiąt kilometrów musiałem gonić grupę oddalającą się z szybkością pociągu pospiesznego. Takie momenty się pamięta, takie miasta również.

Spojrzałem raz jeszcze na Diersa. Rozglądał się nerwowo, wiercił na siodełku i widać było, że coś knuje. Zdążyłem jeszcze krzyknąć do Janka Brzeźnego: „Uważaj, pójdzie ekspres!” i chwilę potem się zaczęło. Janek chyba się zagapił, a może widząc ten nagły ruch na szosie i dużo koszulek radzieckich i enerdowskich, pomyślał, że to jeszcze nie jest właściwa akcja. Tymczasem Diers szedł strasznie mocno pod górę, potem kilku innych i ja. Obejrzałem się dopiero na szczycie i z przerażeniem zobaczyłem pustą szosę i światła samochodów. Ta różnica powstała w mgnieniu oka. Rozejrzałem się wokół siebie, było gorzej niż źle. Trzech Rosjan: Czapłygin, Pikkuus i Gusjatnikow, dwóch Czechosłowaków: Moravec i Bartoníček, dwóch kolarzy NRD: Hartnick i Diers, dwóch Norwegów: Andresen i Biseth, Hiszpan Suárez i ja. Kolarze ZSRR wzięli na siebie cały ciężar jazdy. Różnica rosła szybko, zbyt szybko, by myśleć o odwróceniu karty. Przez długi czas z prowadzenia nie schodzili Rosjanie, oni byli główną siłą napędową, ale po chwili wspomagali ich kolarze NRD i Czechosłowacji. Nawet Norwegowie, przestrzegający zasad współpracy, mieli też swój udział w powiększaniu różnicy. Trzy, cztery minuty. Usadowiłem się z tyłu, na tzw. „sterze”, i uważałem tylko na to, by nie zaplątać się w jakąś kraksę, o którą było łatwo. Nie miałem żadnego wpływu na to, co się dzieje, byłem biernym obserwatorem rzeczy straszliwych, które decydowały o układzie sił w wieloetapowym wyścigu już na samym początku, po przejechaniu zaledwie kilkudziesięciu kilometrów. Wygrałem lotny finisz, słysząc za sobą pomruk niezadowolenia. Dzieje się tak zazwyczaj wtedy, kiedy po premię sięga ten, który nie przykłada się do pracy, wiezie się gdzieś z tyłu, by nagłym sprintem zarobić kilka punktów. Miałem w tym jednak swój cel. Po pierwsze, chciałem sprawdzić szybkość Pikkuusa i Hartnicka, „podłamać” ich psychicznie, pokazać, że stać mnie na to, by sięgać po bonifikaty w dalszej części wyścigu. Układałem plan walki na tym etapie. Chciałem na kilka kilometrów

przed metą spróbować solowej akcji, złapać bonifikatę na mecie, bo już wtedy, znając układ czołówki, wiedziałem, że cały wyścig rozegra się bonifikatami, że sekundy trzeba będzie ciułać długo i cierpliwie. Pod koniec etapu zacząłem współpracować. Nie tylko dlatego, że patrzyli na mnie nieufnie, raz po raz próbując mnie zgubić, sprowadzając do rantu, ale też dlatego, że jadąc z tyłu i nie wkładając w jazdę dużego wysiłku, marzłem coraz bardziej.

Rosjanie odgadli moje myśli. Zanim rozpocząłem atak, oni zaczęli dyktować warunki. Na zmianę podejmowali próby samotnych ucieczek, nikt nie kwapił się z pogonią. Wszyscy patrzyli na mnie, więc chcąc nie chcąc, musiałem gonić. Najpierw Czapłygina, potem Pikkuusa, Gusjatnikowa, a jeszcze później Hartnicka. Trwało to aż do dwóch kilometrów przed metą, kiedy znalazłem się na czele i musiałem już prowadzić do końca. W bramie stadionu zaatakowali mnie Moravec i Bartoníček, Hartnick miał kilkanaście metrów przewagi, ale zdołałem jeszcze utrzymać trzecią pozycję. Przewaga czołówki nad peletonem wynosiła ponad 6 minut. Sytuacja, na której rozwiązanie poświęciłem kilka ostatnich dni i noc poprzedzającą start, wyjaśniła się sama, ale daleko mi było do pełni szczęścia. Rywali do zwycięstwa było już wprawdzie tylko dziesięciu, ale nie zabrakło wśród nich żadnego z faworytów.

Jeszcze tego samego dnia wieczorem zacząłem zastanawiać się, jak rozgrywać dalej ten wyścig. Skład czołówki wykluczał możliwość zaskoczenia rywali ofensywną akcją, do przeprowadzenia której trzeba było, poza szczęściem, dysponować bardzo wyrównanym i silnym zespołem, a nasza drużyna w tym okresie zbyt imponująco nie wyglądała. Pozostało jedno wyjście – ciułanie sekund na lotnych i górskich premiach, na metach etapów, i nadzieja, że z tej dziesiątki ktoś się po drodze wykruszy. Najwięcej niepokoju wzbudzali Hartnick i Pikkuus, którzy poza bardzo dobrym finiszem dysponowali jeszcze świetną jazdą na czas, mogącą zadecydować o końcowych wynikach imprezy.

Na etapie do Pragi zostałem liderem. Z tym etapem wiążą się zarówno przykre, jak i przyjemne wspomnienia. Zaraz po starcie został z tyłu Boniecki. Dowiedzieliśmy się o tym po kilkunastu kilometrach jazdy, gdy peleton wyprzedzał łącznik na motocyklu i na czarnej tablicy wiózł informację: nr 1 – 1.40 sek. Nie bardzo wiedzieliśmy, co się stało.

Staszek Szozda dowiedział się o defekcie łańcucha i karambolu z Norwegiem Andresenem. Dobrze, że „Boniek” zmieścił się w limicie czasu, ale wyobrażam sobie, jak strasznie musiał się mordować, jadąc przez ponad 160 kilometrów sam. Miał pecha, że nikt inny tego dnia nie odpadł z grupy. Po tym praskim etapie był straszliwie zły, ale nie przeżył go tak bardzo jak niepowodzenie z pierwszego dnia, z etapu do Magdeburga. Wtedy był załamany. Po kilku dniach stwierdziłem z ulgą, że idzie mu coraz lepiej, że jest silny na ostatnich kilometrach, że zgodnie z tym, o czym mówił w Berlinie, pomaga mi bardzo na trasie i w końcówkach. Nie jest to zbyt wdzięczne zadanie. Kryją się za nim dalekie miejsca na mecie, uszczypliwe uwagi kibiców, ale takie jest kolarstwo, ten, kto nie rozumie, jak wielką rolę odgrywa pozornie przegrany kolarz, nie pojmuje specyfiki tego sportu.

Jak zwykle podczas każdego etapu bacznie obserwowałem rywali. Odniosłem wrażenie, że zwłaszcza wtedy, gdy szosa się wspina, spore kłopoty ma Gusjatnikow. Nie byłem tylko pewien, czy Sasza nie próbuje mnie tym oszukać, czy na myśl o uśpieniu mojej uwagi nie rezerwuje też trochę sił na „czasówkę”. Po dniu przerwy do wielkiej formy doszedł wreszcie Tadek Mytnik. Był tak mocny, że gdyby nie strata na pierwszym etapie, byłby chyba w stanie nas wszystkich „pourywać” i miałby zwycięstwo w kieszeni. Zawarłem cichy „układ” z Jankiem Brzeźnym. Namówiłem go, by walczył o zwycięstwo w klasyfikacji na najlepszego „górala”, w czym widziałem korzyści i dla siebie. Jadąc za nim na górskie premie, byłem pewien, że na szczycie będę w czołówce, a to dawało mi znów kilka sekund „bonifikatowego” zysku. Po etapie do Pragi zgromadziłem malutki kapitał. Dwadzieścia cztery sekundy. Niby nic wielkiego, ale niespodziewanie szybko zaczął się kruszyć Moravec, zdecydowanie słabszy w jeździe na czas, a i Hartnick stracił wiele ze swej zadziorności. Denerwowało mnie tylko to, że mimo usilnych starań nie udało mi się zdobywać sekund na mecie. Gdzieś tam odjechała ucieczka, to znów mały błąd przy wjeździe na stadion albo defekt na ostatnich kilometrach, wszystko to psuło mi nieco nastrój, ale jednocześnie potęgowało uwagę. Jechałem w stałym napięciu, choć wiedziałem, że widok żółtej koszulki, którą wkładałem każdego dnia przed startem, zaczyna męczyć rywali.

Na podium dostałem się dopiero na ostatnim etapie w Czechosłowacji. W Trzyńcu, szczęśliwym dla mnie mieście, gdyż wygrałem tam etap

w 1972 roku. Etap do Trzyńca okazał się trudniejszy, niż przewidywałem. Na starcie Szozda podsłuchał rozmowy Belga Loosa. Ten mały, wesoły i świetnie jeżdżący w górach chłopak odgrażał się, że będzie jeszcze walczył o tytuł najlepszego wspinacza wyścigu. Miał szansę, pod warunkiem że wygra dwie ostatnie premie, a Janka nie będzie wśród pięciu najlepszych. Próbował odjechać sam. Nie puściliśmy go. Liczył, że ktoś mu pomoże, i zrobił to Norweg Wilmann, który po kilku latach okazał się kolarzem wielkiej klasy. Kilka kilometrów przed szczytem Wilmann narzucił straszne tempo. Za nim pięciu kolarzy, między innymi Czapłygin i Hartnick. Nie dałem rady. „Zapiekłem się", wjechałem na szczyt kilkanaście sekund za nimi. Zjeżdżając w dół, straciliśmy drugie tyle. Wtedy Mytnik wziął na siebie ciężar zniwelowania przewagi. Zrobił to tak, jak tylko on potrafi. Błyskawicznie, po trzech kilometrach byliśmy wszyscy razem. Trzydziestu dwóch. Z pierwszej dziesiątki brakowało trzech: Moravca i Bartoníčka oraz Norwega Andresena, którego zmógł tempem jego rodak Wilmann. Drugi podjazd także był ciężki, ale tempo było równe, nikt nie próbował ucieczki. Nie walczyłem tym razem o sekundy, czułem już w nogach pierwszy podjazd.

Na zjazdach odpocząłem i zaraz potem zaczęliśmy solidnie pracować. Współpraca układała się dobrze. Były tylko dwa momenty przestoju, kiedy defekty złapali najpierw Osokin, a potem Gusjatnikow. Rosjanie przestali się spieszyć. Było trochę zabawy z defektem Gusjatnikowa. Jechałem wtedy z tyłu i widziałem że „Gusja" też jechał bliżej końca. Robił wszystko, bym nie zauważył, że schodzi mu powietrze z tylnego koła. Zauważyłem, przecież bystry wzrok to połowa kolarskiego sukcesu. I wtedy się zdenerwował, a potem zawahał. Podjechałem i mówię: „Sasza, zmieniaj gumę, przecież nie będę uciekał". Kiedy po zmianie koła wrócił do grupy, spokojnie zabraliśmy się do roboty. Przewaga rosła.

Na stadionie byłem trzeci, ale najlepszy z grupy, bo przed metą odjechało dwóch mało groźnych kolarzy. Tuż przed wjazdem Tadek Mytnik przestraszył całe towarzystwo, naciskając nagle hamulce. Najbardziej poszkodowany był Czapłygin, który wpadł w liny i stracił parę sekund, a Gusjatnikow nie „wyrobił się" na zakręcie i stracił szanse na premiowane miejsce.

Ucieszyłem się tą dziesięciosekundową bonifikatą. Ciułałem po sekundzie, trzy, pięć, a tu nagle „wpadło” dziesięć. Do Polski wjeżdżałem w znakomitym nastroju, choć po dniu przerwy czułem się na rowerze niepewnie. Dziwne – pomyślałem – Hartnick na drugim etapie, jadąc w koszulce lidera, też był niepewny. Miałem złe przeczucie i rzeczywiście na 50. kilometrze była kraksa. Na całą szerokość szosy. Na hamowanie było zbyt późno. Wjazd do Jastrzębia i trzeba trafu, że akurat w tym miejscu była przerwa w gęstych szpalerach widzów. Było pusto. Wskoczyłem na chodnik. Przebiłem tylną gumę, ale zawsze to lepsze niż upadek. Z tyłu jechał Tadek Mytnik, zaraz się zatrzymał i zaczął odkręcać koło. W tej samej niemal chwili nadjechał Mietek Nowicki. Oddał mi swój rower i po kilkukilometrowej pogoni doszliśmy do czołowej grupy.

(…) Wygranego już prawie wyścigu o mały włos nie przegrałem na następnym etapie, kończącym się w Zielonej Górze. Po lotnej premii w Lubinie nagle znalazłem się w drugiej grupie. Z mocnych był tam jedynie Gusjatnikow, przeznaczony już tylko do pilnowania lidera. Przez ostatnie dni zastanawiałem się nad jazdą ekipy ZSRR. Zdawało mi się, że się pogubili. Nie bardzo chyba wiedzieli, na kogo w tym wyścigu postawić. Było ich trzech w czołówce, a to stwarza zawsze niebezpieczeństwo przefilozofowania taktycznego. Na miejscu Kapitonowa postawiłbym na Pikkuusa, ale on czekał. I dopiero chyba na etapie do Zielonej Góry zrezygnował z Gusjatnikowa, odsyłając go do pełnienia roli mego opiekuna. Stwarzało to możliwości ataku i Pikkuusowi, i Czapłyginowi. I właśnie zaatakowali. Zostałem z tyłu sam jak patyk, a pozostali Polacy jechali w czołówce. Goniłem długo, kilkanaście kilometrów. Nikt nie został, by mi pomóc, by zobaczyć, co się ze mną dzieje. Byłem zły, trochę na siebie, że zagapiłem się w momencie zawiązywania się akcji, ale i na kolegów z drużyny, których nie interesowały moje losy. Koniec, pomyślałem sobie. Nie ma już w tym wyścigu żadnych układów, ustaleń. Zająłem wygodne miejsce w pierwszym wachlarzyku i nie schodziłem z czołowych pozycji. Mocni byli Rosjanie, ciągle próbowali coś jeszcze zrobić. Wydaje mi się z perspektywy tych kilku lat, że właściwie to oni powinni byli wygrać indywidualnie ten wyścig. I zapewne tak by się stało, gdyby nie fakt, że mieli w czołówce trzech kolarzy. Gdyby był jeden, sprawa byłaby jasna. Z takim poparciem drużyny silnej i wyrównanej, bezwzględnie

wykonującej polecenia trenera, nie miałbym najmniejszych szans. Chyba byłoby podobnie, gdyby na pierwszym etapie w tej decydującej ucieczce zabrało się trzech Polaków, wtedy też byłyby duże szanse na przegranie wyścigu, bo do ostatniej chwili trwałyby dyskusje, na kogo jechać, a taki rozgardiasz rywale potrafią bezbłędnie wykorzystać.

Ten ostatni w mojej karierze Wyścig Pokoju był chyba najdziwniejszym moim wyścigiem. Jak nigdy do tej pory zależało mi na tym, by możliwie jak najwcześniej jechać w żółtej koszulce lidera, kiedy stało się jasne, że z Polaków tylko ja mam na to szanse.

Szurkowski na podiom Wyścigu Pokoju. 1975 rok
Fot. Stanisław Dąbrowiecki / PAP

Pamiętam, jak Henryk Łasak wrócił z wyścigu w Radomiu, pewnie pod koniec 1968 roku. Wszedł do mojego biura i mówi: „Słuchaj, odkryłem niebywałego kolarza. Brylantowy talent. Szurkowski. On tam w Radomiu wszystkich »udusił«. A jak on pięknie siedzi na rowerze, ten rower mu prawie ucieka!”. Te jego niebywałe zdolności potwierdzone były wynikami badań i rezultatami na cykloergometrze. Potem wszystko sprawdzało się na wyścigach. Kiedy podejmował jakąś ofensywną akcję, był przekonany, że można ją doprowadzić do końca.
Jak zabierał się z kimś do ucieczki, to w mig rozpoznawał, co rywal potrafi i w jaki sposób można go zaskoczyć. To wielka umiejętność. I przyniosła mu wiele sukcesów.

MARIAN WIĘCKOWSKI

Ur. 1933. Startował dwukrotnie w Wyścigu Pokoju, ale jego największe sukcesy to niewątpliwie trzy zwycięstwa z rzędu w klasyfikacji generalnej Tour de Pologne (1954, 1955, 1956) i dwa triumfy etapowe. Dwadzieścia odcinków przejechał w koszulce lidera. Po zakończeniu kariery został trenerem. Przez wiele lat był szefem wyszkolenia w PZKol.

Często podkreślasz, że nie każdy umie wygrywać.

Bo to trzeba w sobie mieć, a później się tego uczyć. W kolarstwie co innego jechać na własną rękę i atakować, mając wielką stratę, a co innego zrobić to samo, walcząc o zwycięstwo w klasyfikacji generalnej. Najlepszy przykład, taki, który przemawia do wyobraźni kogoś, kto nie siedzi w tym w środku, to Rafał Majka. Wygrywał etapy Tour de France, gdy już nie liczył się w walce o żółtą koszulkę. Ci najlepsi mniej zwracali na niego uwagę. Chociaż oczywiście nie umniejszam sukcesów Rafała, bo przecież dojechał na podium wielkiego touru w Hiszpanii. Popatrzmy na tak lubiane przez Polaków skoki. Kamil Stoch jest ciągle znakomity, ale gdy pierwszy skok zawali, w drugim zazwyczaj jest o dziesięć metrów lepszy. Bo nie ma już takiej odpowiedzialności. Głowa, zawsze głowa. Wracam do kolarstwa. Darek Banaszek, który po latach był też chwilę prezesem PZKol, jechał kiedyś w drużynie złożonej z chłopaków z Kielc w Tour de Pologne. Był etap do Nowego Sącza, ucieczka i nagle okazuje się, że jeśli przewaga się utrzyma, „Banan” zostanie liderem. To były inne czasy, łącznik z tablicą wyników podjeżdżał dość rzadko. Pojawił się na górce, patrzymy, a tu spora przewaga. „Banan” szaleje, daje świetne zmiany raz za razem. Podjeżdżam do niego i mówię: „Darek, możesz zostać liderem”. Usłyszał to, od razu schował się za kołami innych, a po kilku kilometrach go nie było. Głowa nie wytrzymała, bo kompletnie się tego nie spodziewał. Było po chłopie. W przypadku sportowców wysokiej klasy wydolność jest podobna. To, co najważniejsze, jest pod czaszką. Są sportowcy „sprawdzianowi” i na treningach potrafią wszystko, ale przychodzą zawody

i nie potrafią tego powtórzyć. W czasach mojej obecności w kadrze, czyli mniej więcej przez dwanaście lat, było takich sporo. Nie bałem się sprawdzianów, czasem nawet się do nich nie przykładałem, bo do niczego nie było mi to potrzebne. A ci najlepsi nie jechali. Pytam później: „Co jest z tobą, przecież widziałeś, że idę mocno bokiem, więc wystarczyło doskoczyć na moje koło”. „No k…, widziałem, ale myślałem, że to się nie uda”. „Ty nie myśl, tylko rób akcję” – odpowiadałem. Głowa, głowa i jeszcze raz głowa.

Szurkowski to przede wszystkim kolarz o niebywałej inteligencji. Potrafił sobie podporządkować całą grupę zawodników. Nie tylko on odnosił sukcesy, odnosiła cała grupa, której był liderem. Był zawsze wzorowy, zawsze koleżeński. Zresztą ta grupa jego „żołnierzy" jest mu wierna do dziś. Ciągle utrzymują bliskie kontakty. Poza inteligencją miał końskie zdrowie, był też kolarzem jeżdżącym znakomicie technicznie i wreszcie potrafił korzystać ze wszystkich „tajemnic" przerzutki. Po prostu profesor. To może się wydawać śmieszne, ale nie wszyscy kolarze to potrafili. Po objęciu przeze mnie kadry w 1973 roku już w następnym podjąłem decyzję, żeby pojechać na Wyścigu Pokoju bez Ryszarda, dając okazję młodym, żeby sprawdzili swe umiejętności. Ryszard dowiedział się o tym jako pierwszy i zaakceptował moją propozycję. Szozda i cała jego grupa (Mytnik, Kręczyński, Kowalski, Brzeźny, Kaczmarek) spisała się świetnie. Staszek wygrał sześć etapów i klasyfikację indywidualną. Wygraliśmy też drużynowo. A potem jeszcze był dublet (Kowalski – Szurkowski) na mistrzostwach świata. Dla mnie, nie tylko dzięki swym osiągnięciom, Szurkowski jest naszym najlepszym kolarzem w historii.

WOJCIECH WALKIEWICZ

Ur. 1938. Przeszedł wszystkie szczeble kariery w Polskim Związku Kolarskim. Był szefem wyszkolenia (1965–1973), pierwszym trenerem reprezentacji (1973–1974). W tym czasie polscy kolarze wywalczyli 3 tytuły i 2 srebrne medale na mistrzostwach świata. Łącznie wygrali 246 wyścigów (etapów). Po konflikcie z dr. Zbigniewem Rusinem zrezygnował z pracy w PZKol, zostając trenerem-koordynatorem CRZZ. W latach 1979–1992 pracował jako szkoleniowiec za granicą (Meksyk, USA, Brazylia, Izrael). W 1996 roku został prezesem PZKol, funkcję pełnił do 2010 roku. Był także członkiem Dyrektoriatu UCI i przewodniczącym Europejskiej Unii Kolarskiej.

Często wracasz do osoby trenera Henryka Łasaka, który zmarł tragicznie. Piątego stycznia 1973 roku, w drodze na zgrupowanie kadry w Zakopanem, w wypadku samochodowym zginęli Łasak i kolarz Jerzy Żwirko.

To, co wyróżniało trenera Łasaka, to fakt, że się uczył. Doradzał kolarzom, co powinni robić, ale przed wyścigiem albo przed etapem. Po wyścigu mówił, żebyśmy sami przeanalizowali. Może widział błędy, ale nie wytykał ich, tylko czekał, nie wtrącał się. Ogólny wynik zawsze był właściwie dobry, ale pojedyncze porażki się zdarzały. Myśleliśmy więc nad tym, czy na pewno dobrze zrobiliśmy, uciekając albo mocno pracując w sytuacji, gdy wyścig i tak był wygrany. Myślę, że on się na nas też uczył, bo patrzył, jak wyciągamy wnioski. Swoją drogą, trenerzy dawali radę. Do dzisiaj mam zeszyty z zapiskami trenera Madaja, który pracował z kadrą później. I zanim wrócę do Łasaka, opowiem jeszcze jedną historię związaną z Madajem. W 1975 roku wygrałem Wyścig Pokoju, było też mistrzostwo świata w drużynie. No i rok później Madaj przyjechał do Warszawy po igrzyskach, w których Mietek Nowicki zdobył brąz, a drużyna srebro. Tymczasem w stolicy dowiedział się, że już nie pracuje. Takie były układy, które tworzył pan Rusin, a później Walkiewicz. Nie chcę tego nazywać, ale można się domyślić, jakie słowa pasują. Do dzisiaj uważam, że w Moskwie zdobylibyśmy medal także w drużynie, gdyby pojechał Mytnik i ja. Nigdy nie odpuściłem ani jednej zmiany. Wtedy jednak czasy były takie, że liczyła się kasa i układy. To się zresztą nie zmieniło. Chociaż teraz jest chyba jeszcze większy ciąg na kasę. My wtedy oczywiście też myśleliśmy

o pieniądzach, ale celowaliśmy w wygrane. Przynajmniej ci, którzy potrafili to robić.

Wróćmy do Łasaka i wypadku. Wtedy, w styczniu 1973 roku, jechałem moim samochodem z Tadkiem Mytnikiem, Jankiem Brzeźnym i Andrzejem Kaczmarkiem na zgrupowanie kadry w Zakopanem. Przez Skomielną przejechaliśmy niedługo później po tym, jak rozbiło się auto trenera. Na poboczu szosy stał policjant, kilka zatrzymanych samochodów. Podszedł do nas i kiedy zobaczył, że na dachu mamy poprzypinane rowery, zapytał: „Też jedziecie na zgrupowanie?". W jednej chwili zrozumieliśmy, że był wypadek i że rozbity zielony fiat na poboczu szosy to samochód Łasaka. Zabrali wszystkich do szpitala. Żwirko zginął od razu, a Stec wyleciał przez szybę, bo siedział obok Łasaka i coś tam nastawiał w magnetofonie, żeby grało. No i z tym magnetofonem wyleciał przez okno, złamał sobie żebra i to była cała jego kontuzja, choć ostatecznie wykluczyła go później z kolarstwa, bo nawet jak mu się te żebra zrosły, to uciskały przy mocnym oddychaniu. Janusz Kowalski natomiast siedział za Stecem i spał. Uderzył głową w zagłówek i skończyło się na rozciętym łuku brwiowym. A Żwirko spał po drugiej stronie, oparty o drzwi i szybę, siedział za Łasakiem. Uderzenie było w pierwsze drzwi i drugie drzwi, bo lecieli bokiem i bokiem uderzyli w autobus. I ten bok auta ucierpiał najbardziej. Trener żył długo, bo do czasu, kiedy dowieźli go do szpitala. Tam zmarł. Może byłoby inaczej, gdyby prędzej dowieziono go do szpitala w Rabce, ale czy to wiadomo? Może byłoby też inaczej, gdyby wszystko wydarzyło się szybciej? A zanim przyjechała karetka, leżał w samochodzie, czy nawet obok, przez 40 minut! Był przytomny i świadomy. Autobusem jechał Szczepan Kaszowski, kolarz torowiec. Łasak go poznał i mówi: „Szczepan, przypilnuj auta, żeby tam nic nie poginęło, bo ja w bagażniku mam plany treningowe do końca roku, wszystkie wyścigi. Deszcz pada, jeszcze to wszystko zamoknie".

W wypadku zginął też Jerzy Żwirko.

To był jeden z tej grupy młodych kolarzy z Szozdą, Kowalskim, Barcikiem, Smyrakiem, Lisem. Takie młode pokolenie szykowane na naszych następców. Lucek Lis był może ciut starszy i był wtedy najlepszym juniorem. Byli jeszcze Mietek Nowicki, Benek Kręczyński. Po śmierci Łasaka przez długi czas nie mogliśmy się pozbierać. To był wstrząs absolutny. Każda śmierć jest wstrząsem, zwłaszcza człowieka tak bliskiego,

który choć w kolarstwie nie pracował zbyt długo, to zrobił i dla kolarstwa, i dla nas bardzo wiele. Baliśmy się, co będzie dalej, dlatego że on miał wszystko poukładane, nie tyle nakazywał, co wymagał, czyli miał program, który nam przedstawiał, i potem wymagał, żeby ten program realizować, a kiedy widział, że już powinniśmy sami to rozumieć i realizować, to zostawiał nas samych, na przykład po przegranym jakimś wyścigu czy etapie, i mówił: „No, wyciągajcie sami wnioski, idźcie po kolacji do pokoju i pogadajcie sobie, dlaczego to przegraliście, bo przecież macie wszelkie atuty, żeby nie przegrywać”. I właściwie na tym się kończyło, bo wcześniej nam powiedział, co trzeba zrobić, żeby wygrać. Łasak żądał zwycięstw, powiedział, że wtedy będziemy mocni, kiedy będziemy wygrywać. No to widział, że jest już grupa, że jest drużyna i ta drużyna tylko ma wygrywać, nieważne, kto wygrywa. Jeżeli któryś z nas nie zwyciężył, to uznawał, że nie wykonaliśmy zadania. Na pewno natomiast nie robił jakichś drastycznych odpraw i nakazów.

Jeżeli ktoś robił takie odprawy, to prezes Włodzimierz Gołębiewski; robił najpierw odprawę z Łasakiem i z trenerami, a potem brał zawodników. Była taka jedna pamiętna odprawa w 1969 roku podczas Wyścigu Pokoju. Byłem już wiceliderem, a przedtem też liderem przez kilka etapów. Na czasówce przegrałem z Francuzem Danguillaume’em, a potem dostaliśmy bęcki na kryterium ulicznym w Dreźnie, po kostce, gdzie miał niby wygrać Hanusik. Zyga zabrał się rzeczywiście z Belgami, ale ponieważ oni są specjalistami od takich końcówek, to wygrali etap z naszym najlepszym sprinterem. No to wtedy już prezesowi puściły nerwy. Dostało się trenerom, a potem nam. Zaczął od Janka Magiery. „Miałeś wygrać wyścig, trzy czasówki w programie zrobione pod ciebie, a ty gdzie jesteś? W lesie”. A potem dostało się Marianowi Formie, Zenkowi Czechowskiemu, że nie finiszuje, jak należy, Hanusikowi, że właśnie przegrał, a przecież nie przyjechał tu na wycieczkę. Myślałem, że to już koniec, że mnie się upiekło, a tymczasem padło i na mnie. „A ty nie myśl sobie, że jak przez parę dni byłeś liderem, że jak wygrałeś etapy, to już wszystko jest OK. Na twoje miejsce w Polsce czekają następni i więcej Wyścigu Pokoju możesz nie oglądać”. Popatrzyłem zdziwiony i myślę sobie: „Jasny gwint, coś tu nie gra!”. No ale cóż, przyjąłem cięgi na plecy i nic nie powiedziałem, bo co mogłem, skoro prezes ma zawsze rację?

A, jeszcze powiem coś o Łasaku, bo mi się przypomniała ciekawa historia. Krzysiowi Stecowi urodziła się córka, to był chyba październik

albo listopad po sezonie, a Tadzio Mytnik miał imieniny 28 października i przyniósł butelkę wina, Stec zaś drugą. Było nas czternastu chłopa i praktycznie tam nie było co pić. Nie chodzi o to, że w ogóle piliśmy, ale to już był przedostatni dzień zgrupowania w Wiśle, dwie okazje, więc wysłaliśmy młodego Szozdę, żeby zrobił zbiórkę na jeszcze dwa wina. Staszek zebrał kasę i poszedł do restauracji na zakupy. A to był pierwszy wieczór, kiedy Łasak po napisaniu wszystkich planów z trenerem Madajem i trenerem Gęszką poszli sobie do restauracji na lampkę wina. Trener, jak ojciec, odwrócił głowę wtedy, kiedy nie powinien, i zauważył Stasia w drzwiach i kelnera, który do niego idzie. Wypiliśmy w pokoju te wina i jeszcze siedzimy, i rozmawiamy głośno, a tu słychać pukanie do drzwi, a przez szybkę widzimy głowę trenera. Otworzyły się drzwi i mówi, że jest już cisza nocna, a my zachowujemy się za głośno. Koniec zabawy, wszyscy wracają do pokojów, bo jutro ostatni trening i rozjeżdżamy się do domów. Chwilę jeszcze posiedzieliśmy i się rozeszliśmy. W tym czasie Łasak stanął przy oknie i zobaczył w śniegu cztery butelki po winie. Od razu wszystko wiedział. Tymczasem Barcik zrobił Krzeszowcowi kawał i pod prześcieradło włożył miskę z wodą. Zbyszek, wskakując do łóżka, wpadł w tę miskę. W efekcie wszyscy zaczęli się śmiać, co ściągnęło Łasaka. Krzeszowiec w mokrej piżamie ukrył się za firanką, a Łasak zajrzał i tylko powiedział raz jeszcze, że prosił o spokój. Rano na śniadaniu trenera nie było. Trener Karol Madaj powiedział za to, że musimy się zebrać w kilku i przeprosić, bo Łasak jest na nas zły i nie chce w tym roku już nas widzieć. Taki był obrażony, że go zawiedliśmy! Poszliśmy, wytłumaczyliśmy się, obiecaliśmy poprawę i powiedzieliśmy, że to była specjalna okazja. Ucieszył się, że zrozumieliśmy błąd. To były niecałe dwa tygodnie przed jego śmiercią. Z Łasakiem do Zakopanego miał jechać nie Stec, a Mytnik, który dojeżdżał do Warszawy z Gdyni. W ostatniej chwili coś mu wypadło, pojechał na święta do rodziców do Świdnicy, a ze mną się umówił, że pojedziemy razem. To też była jazda z przygodami. Ruszyliśmy skodą, żartowaliśmy, choć pogoda była kiepska. W mżawce i mrozie dojechaliśmy do Oświęcimia. Tam chcieliśmy zjeść kolację, ale skończyło się na bułce i kawałku kiełbasy. Ruszyliśmy i w samym centrum miasta wpadłem w wielką dziurę w asfalcie. Po chwili śmiech w samochodzie, bo Mytnik zauważył, że wyprzedza nas koło. Nie zauważył tylko, że to było nasze koło. No i skończyły się śmiechy. Taksówką pojechałem do Katowic po oskę, chłopaki podholowali samochód do Polmozbytu i po naprawie

pojechaliśmy dalej na zgrupowanie. No i godzinę później skręciliśmy szosą z Jordanowa w stronę Skomielnej Białej…

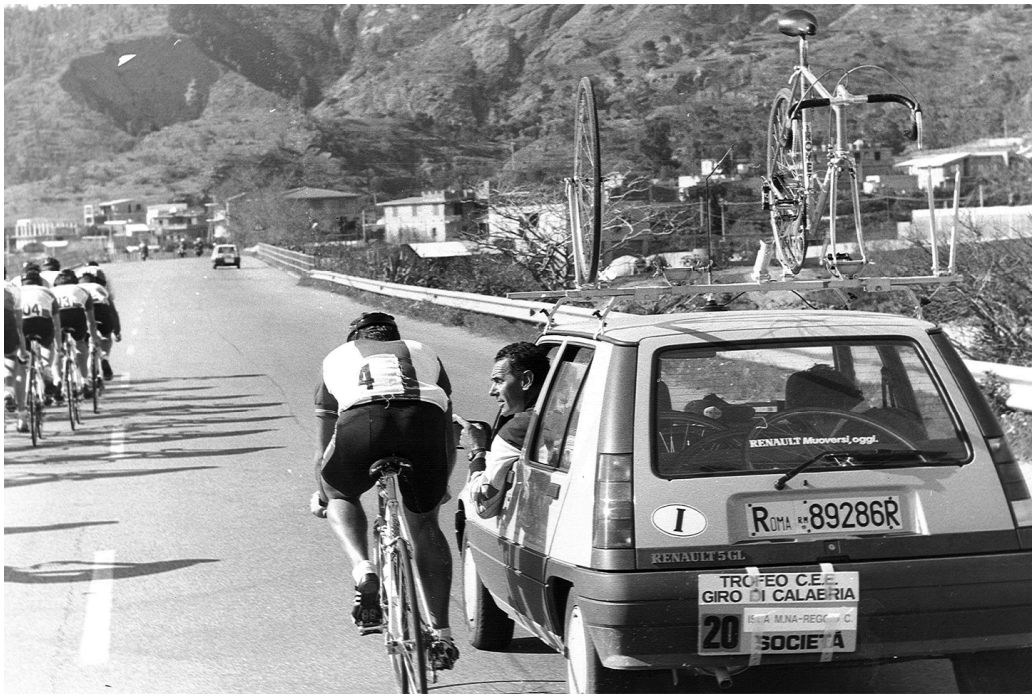
Nagroda w Wyścigu Pokoju w 1970 roku. Skoda 1000 MB
Fot. Eugeniusz Warmiński

A jakie są twoje pierwsze wspomnienia ze wspólnej pracy z Henrykiem Łasakiem?

O pracy z Henrykiem Łasakiem krążyły legendy, ale ja trafiłem na okres notowania wszystkiego, co się działo na zgrupowaniach i wyścigach, uwag na temat możliwości i oceny poszczególnych kolarzy. Dla mnie to był wielki trener, który wygrał drużynowo Wyścig Pokoju w 1967 i 1968 roku. Magiera wtedy zajął dwa razy trzecie miejsca, a byli przecież jeszcze Czechowski, Hanusik, Bławdzin… To była podstawa kadry. Najbardziej utalentowany był Zenek Czechowski, bo jako 18-latek jechał już w Wyścigu Pokoju i wygrał etap. Niewielu mieliśmy tak wspaniałych kolarzy jak on. Łasaka natomiast poznałem dopiero, kiedy zacząłem się ścigać, czyli w 1968 roku, jeszcze przed igrzyskami w Meksyku, kiedy dziennikarze pisali, że powinienem być w składzie olimpijskim, bo w wyścigach ze startu wspólnego byłem często lepszy od olimpijczyków. Sporo szumu zrobiło moje zwycięstwo z Hanusikiem na finiszu

w Starachowicach. Zyga wjechał na stadion pierwszy i myślał, że już ma wygraną, a tymczasem na mecie był drugi, bo go ograłem, i wtedy Łasak wszedł do łaźni, gdzie prałem sobie koszulkę – bo kiedyś trzeba było samemu prać koszulkę, spodenki, skarpetki – i mówi: „No, przyglądałem się, mocny jesteś jak cholera, ale do Meksyku i tak nie możesz pojechać, bo nie jesteś zgłoszony, więc szykuj się na przyszłość, będę dalej na ciebie patrzył”. To był koniec lipca 1968 roku i wtedy dowiedziałem się, kto to Łasak. Nie znałem natomiast jeszcze Madaja, Pancka czy Gęszki. Byłem zbyt „świeży” w peletonie. Nie tylko nie znałem trenerów, ale też niewielu znałem kolarzy. Tylko tych, z którymi uciekałem na wyścigach: Czechowskiego, Kegela, Jasińskiego, Stachurę, potem ze wspólnych występów w Anglii: Kudrę, Zielińskiego, Gawliczka, Bekera. Po jakimś czasie zacząłem się bliżej kolegować z Zygmuntem Hanusikiem, ale najpierw byłem blisko z Tomkiem Macyszynem i z Kaziem Polańczykiem z klubu. Był w krajowej czołówce, więc od niego się uczyłem. Czasami, podczas sprawdzianów, nie dowierzał, że on ze mną te sprawdziany przegrywał, i trenerowi kazał jechać za mną, żeby sprawdzać, czy nie skracam trasy. Nie mogli uwierzyć, że ktoś, kto nigdy nie był kolarzem, zaledwie po dwóch miesiącach w klubie wygrywa sprawdziany. Moje kolarstwo zaczęło się od Radomiaka, od trenera Ryszarda Swata, bo jadąc na rowerze, a byłem w tym czasie w wojsku, zajechałem do klubu Radomiak. Trener Swat popatrzył na mnie bez przekonania i mówi: „Jaki z ciebie kolarz, jak ty jesteś taki opalony, a kolarze unikają słońca, bo to wyczerpuje. Ale jak chcesz, to jedziemy właśnie na trening. Pojedź z nami z Radomia w kierunku Kozienic i do Garbatki, gdzie masz jednostkę wojskową”. Na trasie zrobili kilka podpuszczających testów, żeby ci jego kolarze sprawdzili, czy się nadaję, czy tylko jadę na zdezelowanym rowerze Favorit i uważam się za kolarza. Ale już następnego dnia Swat przyjechał do jednostki na motorze i poszedł do dowódcy kompanii, żeby z nim porozmawiać. Ustalili, że dowódca będzie mnie puszczał na treningi, żeby mnie puścił na wyścig gdzieś tam do Skarżyska czy pod Kielce. Tam skończyłem wyścig drugi, przed Zapałą, który w 1965 roku jechał w Wyścigu Pokoju. Swat następnego dnia był już u dowódcy kompanii, a potem w restauracji załatwiali wolne soboty i niedziele na wyścigi. To było w 1966 roku. Do dziś przyjaźnię się z trenerem Swatem, odwiedził mnie w Konstancinie z żoną i córką. Gdyby wtedy powiedział: „Chłopie, daj sobie spokój i wracaj do domu”, toby nic z tego nie było, żadnego

kolarstwa. W 1967 roku wróciłem do jednostki i wystartowałem tylko trzy razy. W Chorzowie przyjechałem w czołówce, później start na spartakiadzie młodzieży w Opolu, a na koniec drużynówka, na której zabrakło mi pary i nie dojechałem do mety. Po powrocie z wojska, w wieku 22 lat, byłem już właściwie starym chłopem.



Sycylia. Szurkowski jako trener w samochodzie, z numerem 4 Mierzejewski

Powołanie do kadry – późną jesienią 1968 roku – przyszło do klubu Dolmel. Tekst telegramu był krótki: „1 grudnia Ryszard Szurkowski ma się stawić na zgrupowaniu kadry narodowej w ośrodku Start w Wiśle”. Jechałem z duszą na ramieniu, choć wiedziałem, że w Wiśle nie będzie jeszcze olimpijczyków, dla których nowy sezon rozpoczynał się dopiero w styczniu na zgrupowaniu w Zakopanem. Z tego pobytu dziś już niewiele pamiętam. Chyba tylko to, że przez cały czas byłem zdenerwowany. Apetyt mi dopisywał, ale jadłem niewiele, bo ściśnięty żołądek nie pozwalał na zaspokojenie głodu w pełni. Zgrupowanie prowadził trener Henryk Łasak. Mimo że miałem 22 lata i byłem jednym z młodszych zawodników, zostałem włączony od razu do grupy starszych, tych, którzy mieli o wiele większe obciążenie treningowe, ponieważ pokonywali więcej kilometrów. To też zdeprymowało mnie w dużym stopniu i właściwie do końca pobytu nie umiałem sobie znaleźć miejsca, choć spisywałem się nieźle, nie odbiegając klasą od tych, dla których był to już kolejny obóz treningowy. Trener Łasak dla tych, którzy byli nadgorliwi w wykonywaniu treningu, przydzielał specjalne premie, a były nimi na przykład dwie kolejne wspinaczki do Jaszowca. Musiał jednak mieć dobre oko, skoro od początku wiedział, że wytrzymam takie obciążenie. Zresztą od tego czasu zawsze już przydzielany byłem do grupy kolarzy trenujących więcej niż inni. W przerwach między zgrupowaniami nie wykonywałem nigdy w stu procentach planu treningowego. Wiedziałem, że na obozie dostanę znów „w kość”, a zatem

były to nieliczne okresy, kiedy mogłem sobie nieco pofolgować, choć na trening wyjeżdżałem zawsze, ale na przykład zamiast 50 kilometrów jechałem 30, uważając, że to i tak wystarczy. Miałem zresztą swoją własną metodę na trenerów. W dzienniczku zapisywałem wykonanie „zadanych” 50 kilometrów ale liczbę tę wpisywałem w kółku, co znaczyło, że w rzeczywistości przejechałem o 20 kilometrów mniej. W ten sposób prowadziłem niejako dwie ewidencje. Jedną dla trenerów, drugą dla siebie…

Henryk Łasak. Po raz pierwszy usłyszałem jego nazwisko w 1966 roku, kiedy trener Ryszard Swat, chcąc zapewne zdopingować mnie do jeszcze większego wysiłku i lepszych wyników, powiedział: „Jak będziesz jeździł jeszcze lepiej, zadzwonię do trenera Łasaka, który jest moim kolegą i może weźmie cię do kadry”. Trenera Łasaka zobaczyłem dwa lata później. Okoliczności spotkania były niecodzienne. W łazience, kiedy robiłem pranie po etapie. Było to podczas wyścigu w Starachowicach, na którym już na pierwszym etapie, po długiej ucieczce z Hanusikiem, wygrałem z nim na finiszu, wprawiając całe olimpijskie towarzystwo przygotowujące się do wyjazdu do Meksyku w spore zakłopotanie. Hanusik uchodził wszak za najszybszego kolarza naszej kadry! I wtedy właśnie, następnego dnia, zobaczyłem Henryka Łasaka i usłyszałem fragmenty rozmowy, jaką prowadził z moim klubowym trenerem Mieczysławem Żelaznowskim:

– Jak wytrzyma do końca sezonu, wezmę go do kadry przed Wyścigiem Pokoju, a potem zobaczymy…

Henryk Łasak prowadził kadrę narodową przez cztery pierwsze lata mojej reprezentacyjnej kariery. Był człowiekiem wyjątkowym. Przede wszystkim, co jest niezwykłe i powinno stanowić przykład dla jego następców, nie miał w kadrze swoich pupili, wszyscy traktowani byli tak samo, ci najlepsi na równi ze słabszymi. Ma to duże znaczenie zwłaszcza wtedy, kiedy większą część roku spędza się w tej samej grupie, gdzie w końcu nietrudno o drobne zatargi, konflikty, sprzeczki czy kłótnie. Przecież bywają momenty, że człowiek ma serdecznie dosyć tych, z którymi spędza całe lata swego życia. To chyba normalne i dlatego stwarzanie innych warunków jednym, a innych drugim prowadzi niechybnie do pogorszenia atmosfery panującej w zespole. U Łasaka tego nie było. Pamiętam rzecz w sumie drobną, ale obrazującą podejście trenera do nas wszystkich. Kolarze na ogół uchodzą za tych, którzy lubią

dobrze zjeść. Po wyczerpującym treningu – rzecz normalna. Zdarzają się jednak i tacy, którzy w naszym gronie uchodzą za żarłoków. Do dziś chyba człowiekiem o największym apetycie wśród kolarzy jest Tadek Mytnik, ale wtedy, jesienią 1968 roku, i ja obok Steca i Stachury zaliczałem się do grupy dużo jedzących.

W ośrodku wiślańskiego Startu jedzenie było znakomite, porcje obfite, zbyt wielkie jak na skurczone żołądki trenerów. Nic więc dziwnego, że tak jak to się zwykle dzieje, odstępowali swe porcje, najczęściej deser. Nie odbywało się to jednak na zasadzie upatrzonego kandydata, lecz rzuconego głośno hasła. Ten, kto zgłaszał się pierwszy, dostawał porcję. Po pewnym czasie doszliśmy do takiej wprawy, że pod koniec drugiego dania rozmowy ustawały i wszyscy zamieniali się w słuch, wyczekując w napięciu, kiedy padnie pytanie: „Kto chce ciasto?”. Byli nawet tacy, którzy potrafili przez kilka dni z rzędu obławiać się sowicie darami z trenerskiego stołu.

Henryk Łasak był człowiekiem wymagającym. Wymagał chyba tyle samo od innych co od siebie samego i dlatego też udawało mu się osiągnąć cele, które sobie wspólnie z nami wyznaczał. Zwracał baczną uwagę na sprawy tylko pozornie błahe. Wprowadził zwyczaj chodzenia na posiłki w ubraniu cywilnym, a nie przepoconym treningowym dresie. Wyrobił w nas nieprawdopodobną wprost punktualność. Nie znosił spóźnień, a ci, którym czasami zdarzało się to jeszcze, dość szybko stawali się chodzącymi zegarkami. Nie był to jednak wojskowy rygor, a wyrobienie w nas nawyku, którego nagły brak dokuczał nam po pewnym czasie tak samo jak trenerowi. Sami kontrolowaliśmy się nawzajem, popędzając tych, którzy mieli tendencje do spóźniania.

Dziesiąta była godziną ciszy nocnej. Pamiętam, że przez długi okres baliśmy się wyjść z pokoju do ubikacji, a o wędrówkach między pokojami nie było nawet mowy. Zwolennikami tej chyba dobrze pojętej dyscypliny byli w ówczesnym Polskim Związku Kolarskim prezes Włodzimierz Gołębiewski i kierownik wyszkolenia – Wojciech Walkiewicz. Kiedy na odprawie zawiadamiano nas, że przyjeżdża „inspekcja” z Warszawy, na wszystkich padał blady strach. Część pędziła do fryzjera, a w pokojach sprzątało się, prało, czyściło sprzęt. Życie na zgrupowaniu rządzi się swymi prawami. Czasu na zajęcia indywidualne jest mało. Właściwie tylko wieczorami pozostaje trochę czasu na poczytanie książki, obejrzenie telewizji, na pójście do kina. Za czasów

trenera Łasaka do kina chodziliśmy całą grupą. Nie było mowy o tym, żeby ktoś nie poszedł razem z innymi. Na zgrupowaniach w Bułgarii kino było jedną z nielicznych rozrywek. Któregoś dnia poszliśmy do kina, ale tuż po rozpoczęciu filmu z sali chyłkiem wymknęli się Staszek Szozda i Józek Mikołajczyk. Przypuszczam, że Łasak to zauważył, gdyż po powrocie do hotelu, koło dziesiątej wieczorem, usiadł wygodnie w fotelu nieopodal wejścia i czekał na ich powrót. Piętnaście po jedenastej wrócili w dobrych humorach, a Staszek, ujrzawszy Łaska, powiedział:

– O! Pan trener jeszcze nie śpi?

Sytuacja była trudna. Trener Łasak nie tolerował takich wyskoków i wiadomo było, że dalszy ciąg rozmowy nastąpi nazajutrz. Rano Zenek Czechowski, Zyga Hanusik i ja zostaliśmy wezwani do trenera. Zaczęliśmy bronić kolegów, ale argumenty nie były zbyt przekonujące. W końcu, po długich rozmowach i prośbach, zgodził się na pozostawienie Szozdy, ale Mikołajczyk miał wracać natychmiast do kraju. Ostatnią deskę ratunku widzieliśmy w tym, że obydwaj pójdą do trenera, przeproszą go i może w ten sposób da się udobruchać. Rzeczywiście, choć szanse były niewielkie, udało się i obydwaj zostali do końca zgrupowania, a co więcej, nie pamiętam, aby ktokolwiek później próbował na własną rękę wprowadzić poprawki do programu kulturalno-oświatowego.

Henryk Łasak nauczył nas wygrywania wyścigów. W sposób bezwzględny wymagał, by kolarz, który zabiera się w ucieczce, jechał tak, aby wygrać imprezę. Przez długi czas pokutowała w naszym kolarstwie zasada, że miejsce w czołówce jest już dużym osiągnięciem i właściwie bez względu na lokatę, jaką się zajmie, najważniejsze zadania są już wykonane. Łasak przez cały czas walczył z takimi nawykami. Doprowadził do tego, że wymagaliśmy od siebie zwycięstw, a każda porażka na etapie była przedmiotem długiej analizy przeprowadzanej podczas codziennych porannych odpraw. Pamiętam, jak kiedyś na wyścigu w Algierii Andrzej Kaczmarek uciekał na jednym z etapów w kilkuosobowej czołówce, a na finiszu przegrał minimalnie ze Starkowem. Dostało się mu najpierw od nas, a później od trenera. Te wymagania stały się wkrótce pierwszą zasadą taktyki. O jak najlepsze pozycje walczyło się nie tylko w czołówce, ale też w każdej grupie zbliżającej się do mety. Nawyk ten pozostał i był wprowadzany w życie

na każdym wyścigu. Stąd też brały się później etapowe zwycięstwa w Wyścigu Pokoju, czołowe miejsca na innych imprezach. Nie był to przypadek, lecz efekt długich i żmudnych ćwiczeń, jakim byliśmy poddawani podczas przedsezonowych startów.

Łasak cieszył się naszymi zwycięstwami. Nie zdarzyło mu się nigdy, by „zapomniał” pośpieszyć z gratulacjami. Wszyscy kolarze, a przypuszczam, że i wszyscy sportowcy, są na to bardzo czuli. Ileż razy później, kiedy jego zabrakło, czekaliśmy daremnie na uścisk dłoni trenera, na słowo „dziękuję”, wyrażające uznanie za to, czego przed chwilą dokonaliśmy. I chyba dlatego też, pomijając jego wielkie zasługi jako szkoleniowca, był przez nas bardzo lubiany i szanowany.

Mieliśmy trochę szczęścia obydwaj. Ja, bo akurat byłem w klubie. Szurkowski, bo jego brat zadzwonił akurat do Dolmelu, który był na pierwszym miejscu wśród klubów we Wrocławiu, pytając, czy przyjmiemy młodego, chętnego do ścigania się na rowerze. Mówił, że jest po wojsku i jeździł trochę w Radomiaku. Tak się zaczęła nasza wspólna przygoda. Dostał pracę w fabryce na wydziale W 5, miejsce w naszym przyzakładowym hotelu. Daliśmy mu rower i plan treningów. Pierwsze sukcesy odniósł w przełajach. Najpierw wygrywając mistrzostwa okręgu, a po dwóch tygodniach mistrzostwa Polski. Potem już poszło szybko. Pierwszy zagraniczny start w Belgii, potem udane wyścigi w rywalizacji z kadrą olimpijską przygotowującą się do startu w Meksyku. „Potarmosił" ich nieźle. Było od razu widać, że będzie z niego duży kozak.

MIECZYSŁAW ŻELAZNOWSKI

Ur. 1937. Jak sam twierdzi, nie był nigdy wielkim kolarzem, bo nie musiał. Miał świetną pracę przy produkcji w Dolmelu, gdzie zarabiał trzykrotnie więcej od trenera kadry narodowej w kolarstwie. Kiedy jechał na trzytygodniowe zgrupowanie, PZKol musiał mu zwracać blisko dziesięć tysięcy złotych utraconych zarobków. Nie był wybitnym kolarzem, ale został znakomitym trenerem klubowym, doprowadzając wrocławski klub do czołowej pozycji w kraju. Jego wychowankami byli m.in. Ryszard Szurkowski, Jan Brzeźny, Jan Faltyn, Ireneusz Walczak, Henryk Charucki.

„Stary chłop”, jak się nazwałeś, dał jednak radę trochę wygrać.

W 1974 roku zajął się mną Karol Madaj. Był jeszcze bardziej skrupulatny niż Henryk Łasak. Mam ciągle dwa lata pracy opisane przez Madaja. Te jego zeszyty to jest praca doktorska, może nawet habilitacja. Coś niezwykłego, bo tam jest odnotowana każda sprawa, każde nazwisko, międzyczasy, dużo wcześniej wklejona trasa Wyścigu Pokoju. Później opisane kierunki wiatru, jakie mogą być na trasie. To dwa grube, 200-kartkowe zeszyty. I o dziwo, ten człowiek, trener medalistów olimpijskich, a rok wcześniej zwycięzca Wyścigu Pokoju i mistrzostw świata, wraca do kraju i… już go nie ma! „Czego pan tu chce, pan już nie pracuje”. Stosunki w PZKol były wprost niesamowite. A Karol Madaj pojechał na kilka lat do Austrii. Był też Mieczysław Żelaznowski, mój trener z Dolmelu, który bazował na wrodzonej intuicji. Treningi prowadził Władek Majka, a Mietek jeździł załatwiać sprzęt do Bydgoszczy, samochody do Warszawy, do ministra Kopcia, który wcześniej był dyrektorem Dolmelu. Żelaznowski to był pierwszy menedżer i dyrektor sportowy z prawdziwego zdarzenia. Kilkudziesięciu kolarzy wyszło z Dolmelu, pewnie wtedy jednego z najmocniejszych klubów na świecie. Kierzkowski był mistrzem świata na torze i medalistą olimpijskim. A przecież wyrosło tam wielu innych wspaniałych kolarzy, na czele z Brzeźnym, Faltynem czy później Charuckim, Walczakiem, Piotrowiczem. Ech, łza się w oku kręci, gdy zaczynam wspominać… Ale spróbuję mówić dalej. Łasak miał dobrą wizję. Było wielu takich, którzy byli dobrzy, ale nie łapali się do pierwszej grupy. Łasak ciągnął ich jednak z boku. Wygrywaliśmy Wyścig Pokoju w 1971

roku, a rok później trener już nie jechał z nami. Odpuścił, żeby nie tracić młodych, więc zajął się tylko nimi. Chciał zmiany pokoleniowej. Dokonał jej w roku olimpijskim, choć tu akurat niepotrzebnie. Czechowski, który rok wcześniej był drugi w Wyścigu Pokoju, nie pojechał na igrzyska. Łasak uznał, że drużyna w składzie Szozda, Mytnik, Smyrak i Barcik, która zdobyła brąz mistrzostw świata, pojedzie na igrzyska. Zostałem tylko ja, pewnie dlatego, że pojechałem wyścig Dookoła Szkocji, a rok wcześniej wygrałem sprawdzian olimpijski. Łasak nie miał wyboru, więc zabrał mnie na igrzyska. Miałem jechać tylko indywidualnie, ale w wiosce olimpijskiej w pokoju przejściowym był przeciąg i przewiało Smyraka, a następnego dnia zaraził Steca. I w dniu startu przyszedł do mnie Łasak i mówi: „Ubieraj się, idziemy na śniadanie". Popatrzyłem i odpowiadam: „Trenerze, przecież ja startuję dopiero za tydzień". „Dzisiaj startujesz w drużynie" – powiedział. No i wystartowałem. Pamiętam jak dzisiaj zdjęcie, na którym minutę przed początkiem wyścigu stoi obok mnie Łasak i mówi: „Jedź, ile możesz, napędzaj tę drużynę, a oni pojadą do mety". Napędzałem do 75 kilometra przed Ruskimi i Holendrami. Ci pierwsi nas wyprzedzili, zdobyliśmy srebro. Po sezonie najlepsi, Czechowski czy Hanusik, nie zostali powołani na następny rok. Wzięto młodych i w 1973 roku jechało ze mną tylko trzech starych. Zaczęła się era Wyścigu Pokoju z młodą grupą. Łasak nie zapomniał o młodych, bo oni zawsze muszą zastąpić starszych. On o to zadbał. Ci późniejsi, ale mówię o tych od Rusina, mieli to w nosie i robiła się przepaść. Kiedy Rusin został trenerem, nie chciał mnie w kadrze, więc sprawił, że w tamtych czasach wygrywałem więcej niż kiedykolwiek wcześniej. Nie walczyłem o Wyścig Pokoju, ale chciałem być w kadrze na mistrzostwa świata. Nie miał wyjścia, musiał mnie brać. Aż do czasu, kiedy mnie wyciął ze składu na igrzyska w Moskwie. Postawił na torowców z Langiem, Jankiewiczem i Sujką na czele. Kiedy ci się później rozpadli… Powiem tak: my zdobywaliśmy złoto, następcy srebro, a później, kiedy przyszli kolejni, był już tylko brąz. Swoją drogą, kiedy cztery lata po Moskwie okazało się, że sportowcy z naszej części Europy nie jadą na igrzyska do Los Angeles z powodów politycznych, zorganizowano igrzyska socjalistyczne. Medal zdobył Andrzej Mierzejewski, przyznano mu prawo do emerytury olimpijskiej, ale jej nie dostał, bo nie mieszka w Polsce, tylko w USA. Jeździł tam zresztą czasem z Andrzejem Gołotą na rowerze. „Mierzej" czasem do mnie dzwoni, opowiadał też o tym. Swoją drogą, Mierzejewski to był koń! Brakowało mu

tylko głowy, bo jego organizm miał potworne możliwości. Im zimniej, im większe góry i więcej pracy, tym był lepszy. Wygrał trzy Tour de Pologne, a miał wszystko, bo jeździł na czas, w górach, nieźle finiszował. Był jak Janek Brzeźny. Kiedy wszyscy padali, oni umieli przyspieszyć. Gdyby zostali zawodowcami, mogliby być wielcy. Mierzej jednak został w Ameryce i tak się to skończyło. A gdyby pojechał za Piaseckim na zawodowstwo… Czesiek Lang z Lechem Piaseckim, którzy jako pierwsi pojechali na Zachód, jakoś by go w ten świat wciągnęli.

Pewnie nie tylko ja, ale sporo osób związanych z kolarstwem zastanawia się, czy i jaką karierę mógłby zrobić Ryszard, przechodząc na zawodowstwo. Gdyby miał za sobą odpowiednie przygotowanie, gdyby był w dobrze kierowanej grupie, to sądzę, że mógłby sięgać po najwyższe trofea. Przecież on potrafił wszystko. Finiszować, jeździć na czas, nawet w górach potrafił dwukrotnie wywalczyć mistrzostwo Polski. Niesłusznie mówiono, że góry są nie dla niego. Dla niego też były. Był świetnym kolegą. Pamiętam, że kiedyś w bardzo silnie obsadzonym wyścigu Dookoła Nadrenii Ryszard na jednym z etapów stracił przodownictwo. I następnego dnia powiedział: „Wygrywamy wszystko, co jest do wygrania”. I kierował nami na trasie w sposób znakomity. Wygraliśmy wszystkie koszulki, indywidualnie Mietek Nowicki był pierwszy, a ja drugi.

JAN FALTYN

Ur. 1952. Z powodzeniem łączył starty na szosie i na torze. Wicemistrz świata na torze w wyścigu punktowym (1977) w San Cristóbal. Czterokrotnie sięgał po tytuł mistrza Polski w szosowym wyścigu drużynowym na 100 kilometrów, był mistrzem Polski w wyścigu górskim i w torowej drużynie na 4 kilometry. Zajął także trzecie miejsce w mistrzostwach Polski w szosowym wyścigu ze startu wspólnego oraz drugie miejsce w wyścigu Dookoła Nadrenii.

Wyścig Dookoła Nadrenii. 1976 rok
Fot. Heidi Billam

Ryszard Szurkowski w mojej pracy trenerskiej był zdecydowanie postacią numer jeden. Praca z nim była wielką przyjemnością. Jego konsekwencja w realizacji celów i zadań, jakie stawialiśmy przed sobą, była nieprawdopodobna. Nigdy nie grymasił, nie zastanawiał się, czy to trzeba, czy tamto warto. Miała to bardzo mała grupa zawodników, m.in. Rysiek. I dlatego posiadał też wielki wpływ na postawę innych. Im po prostu wypadało walczyć o zwycięstwo. Każdy sukces to jest nie tylko radość zawodnika, ale i trenera. Ale marzyłem zawsze nie tylko o tym, by moi kolarze wygrywali, ale też o tym, by można było z nimi współpracować w jak najlepszych warunkach. I z Szurkowskim tak właśnie było.

KAROL MADAJ

Ur. 1935. Największe sukcesy jako zawodnik odnosił w kolarstwie akademickim, łącząc studia z występami na rowerze. Był akademickim mistrzem Polski i medalistą innych mistrzowskich imprez w tej kategorii. Pod koniec lat 50. został trenerem, zakładając sekcję kolarską w klubie Kolejarz Gliwice. W latach 60. i 70. był asystentem trenerów reprezentacji Roberta Nowoczka i Henryka Łasaka. W 1975 roku został pierwszym trenerem reprezentacji Polski. Kierowana przez niego drużyna wygrała MŚ w 1975 roku, a rok później w Montrealu zdobyła srebrny medal w tej specjalności w igrzyskach olimpijskich. W tych samych igrzyskach Mieczysław Nowicki był brązowym medalistą. Trener Madaj trzykrotnie prowadził reprezentację w Wyścigu Pokoju. W latach 1978–1987 prowadził kadrę szosowców Austrii (brązowy medal na mistrzostwach świata w drużynie w 1987 roku), gdzie był powszechnie cenionym fachowcem i wielkim autorytetem.

Po wyścigu w Szkocji trener Łasak włączył mnie do drużyny olimpijskiej. Do Monachium miało nas jechać sześciu: Stanisław Szozda, Edward Barcik, Jan Smyrak, Krzysztof Stec, Lucjan Lis i ja. Pięciu młodych i ten, z którym wiele osób już by się chętnie rozstało… chociaż był to przecież dopiero mój piąty prawdziwy sezon i miałem tylko 26 lat.

Chyba rok przed olimpiadą wiedziałem, a raczej miałem prawo przypuszczać, że w Monachium wystartuję w wyścigu indywidualnym. Wygrałem przecież zdecydowanie próbę przedolimpijską na tej samej trasie, drugi był Zygmunt Hanusik. Jemu, Krzeszowcowi i Czechowskiemu powiedziano, że pojadą na olimpiadę, jeśli wykażą tuż przed startem bardzo wysoką formę. O tym, że byli w formie, wiedziałem najlepiej, ale Zenek nie wytrzymał obciążenia psychicznego i zrezygnował. Nagle zsiadł z roweru podczas Tour de Pologne i tak skończyła się kariera jednego z naszych najbardziej uzdolnionych kolarzy. Zyga Hanusik próbował jeszcze walczyć, ale też bez powodzenia.

Na temat tego, czy mam startować w wyścigu indywidualnym, czy też nie, rozmów nie było zbyt wiele. Tylko jakiś nieprzewidziany splot okoliczności mógł mnie pozbawić olimpijskiej nominacji. Niespodzianką był natomiast mój start w drużynie. Czwórkę na 100 km trener Henryk Łasak przygotowywał od dawna. Startowała na mistrzostwach świata w Mendrisio rok wcześniej i wróciła stamtąd z brązowym medalem, pierwszym w tej specjalności w historii polskiego kolarstwa. Stanisław

Szozda, Edward Barcik, Jan Smyrak i Lucjan Lis. Nie w takim jednak składzie jechali biało-czerwoni po pierwszy olimpijski medal.

Po ostatnich treningach, już w Monachium, zapadła decyzja, że wystartują Szozda, Lis, Smyrak i Stec. Do startu pozostały dwa dni. Mieszkaliśmy w wiosce olimpijskiej, zajmując kilka pokoi. Smyrak mieszkał ze Stecem w pokoju przejściowym, w którym najczęściej był przeciąg, bo zawsze któreś z okien pozostawało otwarte. Najpierw przeziębił się Smyrak i po kilku godzinach było już jasne, że nie wystartuje w wyścigu drużynowym. Następnego dnia zawiało Steca. Nie było wyboru. Wiadomo było, że pojadę w drużynie.

Tuż przed startem podszedł do mnie Henryk Łasak i mówi: „Rysiu, musisz od samego startu mocno, jak najmocniej… tak długo, jak wytrzymasz”.

Wiedziałem, co to oznacza. Już na treningach wyczuwałem, a niepokój trenera w pełni to potwierdził, że młoda czwórka zaczyna „stawać”. Wiadomo było, że są olbrzymie szanse na medal, ale ci, co byli blisko drużyny, wiedzieli, że przed igrzyskami forma zaczęła niepokojąco spadać. Wszystko skończyło się dobrze, choć zabrakło 30 sekund, by wywalczyć złoto. Gdyby nasza czwórka była bardziej wyrównana, złoty medal mielibyśmy w kieszeni. Po latach, analizując swe sportowe występy, często wracałem do tamtego wyścigu, bo moim zdaniem była wtedy duża szansa na najwyższe podium. Radość z medalu była powszechna, ale mnie pozostał jakiś niedosyt. Na półmetku byliśmy najlepsi, na ostatnich 30 kilometrach traciliśmy sekundę na każdym kilometrze. O tym, że umknęła nam sprzed nosa wielka wygrana, zdawałem sobie sprawę już w Monachium, ale w miarę upływu lat to uczucie niedosytu wzrastało. Przekonałem się, że w wyścigu drużynowym o powodzeniu decyduje wyrównanie zespołu. Taką równą drużynę mieliśmy później dwukrotnie – w Barcelonie na mistrzostwach świata w 1973 roku i dwa lata później w Mettet, natomiast dotkliwa porażka, jaką ponieśliśmy w Montrealu na mistrzostwach świata w 1974 roku, nie wynikała, jak chcieli tego ludzie szukający sensacji za wszelką cenę, z moich nieporozumień ze Stanisławem Szozdą. W wyścigu drużynowym, gdzie jedzie czterech ludzi, gdzie wynik jest wspólny, wszyscy jadą naprawdę tak, jak potrafią najlepiej, wszelkie waśnie i zadrażnienia schodzą na dwie godziny na plan dalszy.

Wracam jednak do Monachium. Ponad tydzień oczekiwania na start w wyścigu indywidualnym. To bardzo długo. Nie można się zmobilizować po raz drugi. Wioska olimpijska i specyficzna, napięta atmosfera tamtych dni nie sprzyja koncentracji. Właściwie podświadomie czuję, że nie zdołam przygotować się do tego startu psychicznie. Obserwuję kolegów. Robią takie samo wrażenie. Srebrny medal stanowił dla nich, stojących u progu kariery, sukces ogromny, ale i dla mnie był to przecież dopiero pierwszy medal wywalczony w igrzyskach olimpijskich i mistrzostwach świata. Czuliśmy się chyba wszyscy tak, jak czuje się człowiek po spełnieniu obowiązku. Wracaliśmy do kraju z medalem, a więc osiągnęliśmy to, czego od nas oczekiwano. Nie zmartwiłem się pogłoskami, że igrzyska zostaną przerwane, że po strzałach i ofiarach w wiosce olimpijskiej wrócimy szybciej do Warszawy. Miałem już dosyć Monachium i olimpiady. Nie czekałem na start indywidualny z niepokojem towarzyszącym mi zawsze przed ważnymi, prestiżowymi próbami. Najchętniej bym w nim nie startował. Oczywiście z takim nastawieniem trudno jest cokolwiek zwojować w imprezie, o wygraniu której marzy stu kilkudziesięciu najlepszych kolarzy świata. Właściwie nikt z nas, jadących w drużynie, nie powinien startować indywidualnie, a pojechało nas trzech: Staszek Szozda, Lucek Lis i ja. Wówczas w Monachium zabrakło nam mobilizacji i to właśnie, a nie rzekomo słaba forma fizyczna, było przyczyną klęski, bo trudno uznać za sukces moje 31. miejsce, nieco dalsze Lisa czy ostatnie Staszka Szozdy. W momencie kiedy odjechała grupa z Holendrem Kuiperem, późniejszym mistrzem olimpijskim, a nas w niej zabrakło, spasowaliśmy od razu, nie podejmując walki, nie starając się ani przez moment zmienić tego, co z każdym kilometrem zbliżało nas nieuchronnie do klęski. Apatia i wewnętrzny paraliż. Głupie myśli, kłębiące się w głowie marzenie, by to wszystko już się skończyło, by jak najszybciej wracać do domu. Igrzyska to cudowna impreza, ale głównie dla tych, którzy siedzą na stadionie bądź przed telewizorami patrzą na sportowców. Zawodnicy czują się gorzej. Ciągłe napięcie, stres, hałas i zgiełk. Ponoć jest to też kwestia przyzwyczajenia, ale ja, przynajmniej wtedy, nie mogłem sobie z tym poradzić. I nie ja jeden.

Jeśli marzyliśmy o dalszych medalach w Monachium, trzeba było wystawić do wyścigu indywidualnego zupełnie nowych zawodników, którzy zjawiliby się na olimpiadzie w ostatniej chwili, zimni, opanowani

i nieczuli na to, co dzieje się wokół nich, a przede wszystkim patrzący z zazdrością na nasze srebrne medale. Na igrzyskach olimpijskich przerwa między jednym a drugim wyścigiem jest zbyt długa, a oczekiwanie na ponowny start zbyt męczące. Przecież ta sama historia powtórzyła się po czterech latach w Montrealu, choć trzecie miejsce Mietka Nowickiego zdawałoby się przeczyć głoszonej przeze mnie teorii. Nie zmienia ono jednak faktu, że ani mnie, ani Staszkowi Szoździe nie udał się kolejny olimpijski występ. Co ciekawe, w Monachium trasa nie była trudna, rozgrywanie wyścigu nie nastręczało specjalnych kłopotów. Odjechała duża, 30-osobowa grupa, a wszystko to działo się na naszych oczach. Czułem, co się święci, ale nie byłem zdolny do jakiejkolwiek reakcji. Jedyna próba doskoku do grupy nie powiodła się, choć w pewnym momencie zabrakło już tylko kilkudziesięciu metrów. Po raz drugi w tym samym roku przegrywałem ważną imprezę, choć do szczęścia brakowało niewiele. Najpierw etap do Karlowych Warów, a potem Monachium.

W Montrealu efekt drugiego olimpijskiego startu był podobny. Znów medal srebrny w drużynie i niepowodzenie w wyścigu indywidualnym, bo tak przyjąłem 12. lokatę. Ale przyczyny były nieco inne. W Montrealu, w miarę upływu czasu, gubiłem wielką formę. Zdawałem sobie z tego sprawę, choć niełatwo przyszło mi się z tym pogodzić. Na cztery okrążenia przed końcem, nawet wtedy, kiedy przewaga grupy była stosunkowo niewielka, wiedziałem, a może tylko czułem, że z dopędzeniem czołówki będą kłopoty. Zrobiłem „przymiarkę” do Włocha Algeriego, ale szło ciężko. Patrząc na niego, przypuszczałem, że nie zrezygnuje i że jeszcze raz będzie szukał szczęścia. I rzeczywiście. Odskoczył ze Staszkiem Szozdą i wydawało się, że dojadą do grupki. Szosa wiodła w dół, było kilkanaście zakrętów, po kilku minutach zniknęli nam z oczu, ale już niedługo zobaczyłem przed sobą samego Staszka. Też nie dał rady, a Włoch zdołał dopędzić czołówkę. Do końca wyścigu nie podejmowałem żadnych już prób, chyba nie wierzyłem w ich powodzenie, a może też, uspokojony tym, że w czołowej dziesiątce jedzie Mietek Nowicki, nie chciałem już niczego zmieniać. Może gdybym czuł się zdecydowanie lepiej i choć przez moment przypuszczał, że Mietek przegra ten wyścig, razem ze Stachem rozpoczęlibyśmy jakąś akcję? Ograniczyłem się do roli biernego obserwatora wydarzeń.

Brak najwyższej formy był z pewnością najważniejszą przyczyną niepowodzenia w Montrealu, ale nie jedyną. Przedtem i potem niejednokrotnie wygrywałem imprezy, w których czułem się jeszcze gorzej. Przed startem nie było właściwie żadnych ustaleń. Niby byłem faworytem, ale nie byłem liderem zespołu. Na odprawie dowiedziałem się, że każdy z nas ma takie same szanse, że w zależności od sytuacji na trasie każdy może próbować szczęścia. Taktyczne założenia dotyczyły jedynie pierwszej fazy wyścigu. Najpierw wszelkie ruchy w peletonie miały odbywać się pod bacznym wzrokiem Janka Brzeźnego, potem do akcji miał się włączyć Mietek, jako trzeci Staszek, a ja na końcu. Wyszło zupełnie inaczej, ale zanim tak się stało, przez kilkanaście minut walczyłem z własnymi myślami. Na przedzie Mietek, ja, Staszek i Janek z tyłu. Przypomniały mi się mistrzostwa świata sprzed roku, kiedy zarzucono mi, że wraz z Mytnikiem zlikwidowałem ucieczkę Kowalskiego, kiedy ten jechał w małej grupie z niedużą przewagą nad nami. Nikt już nie chciał dochodzić prawdy, że przecież do grupy z Januszem Kowalskim dołączyłam sam i że mogliśmy dalej uciekać. Nikt nie dociekał, że w tym samym momencie chętnych do ucieczki już nie było, a wspomnienia mistrzostw świata w Montrealu były na tyle świeże, że łatwiej było mówić o mojej zemście i chęci ukarania w ten sposób kolegi, który rok wcześniej sprzątnął mi sprzed nosa drugi tytuł mistrza świata. Wahałem się więc, czy w ogóle należy cokolwiek czynić, bo przecież gdyby dojechało nas jeszcze kilku, a na mecie żaden z Polaków nie zająłby czołowego miejsca, stałbym się z pewnością kozłem ofiarnym, człowiekiem o niezaspokojonych ambicjach, uniemożliwiającym innym sięganie po największe sukcesy. Byłem więc nawet zadowolony z takiego, a nie innego układu. Myśleliśmy jeszcze wtedy, Janek, Staszek i ja, że Mietek wygra i jakaś tam część jego zwycięstwa będzie i naszym sukcesem.

W Kanadzie z moją formą działy się dziwne rzeczy. Ciekawe. Należę do tego typu kolarzy, którzy często, choć zupełnie podświadomie, nie dają z siebie wszystkiego w jednym wyścigu, chowając niejako zapas sił na kolejne starty. Przed igrzyskami był wyścig sprawdzian Quebec–Montreal. Wygrałem w nim ostatni etap rozgrywany na olimpijskiej trasie. Przez cały czas tej imprezy byłem bezbarwny, mało aktywny, jechałem tak, aby przejechać. I na tym ostatnim etapie podkusiło mnie, żeby się sprawdzić, może chciałem uspokoić się psychicznie, stwierdzić,

że kiedy nadejdzie potrzeba, wszystko będzie dobrze, że na razie jest słabo, bo trzeba rywali oszukać, odwrócić od siebie uwagę. Byłbym w gronie wielu faworytów, ale nie byłbym tym, o którym mówi się najwięcej. Tymczasem pod koniec ostatniego etapu zacząłem się sprawdzać. Najpierw na jednej rundzie odrobiłem stratę blisko 2 minut do czołówki, a potem rozpocząłem finisz z 400 metrów, „urywając z koła" Aavo Pikkuusa, a takie zdarzenie świadczyło o tym, że wysoka forma wraca. Nastawiłem się więc psychicznie na wyścig indywidualny w sposób chytry, ale jak się okazało, nie przewidziałem jednego. Wydawało mi się, że będę coraz mocniejszy, że w końcówce złapię najwyższą formę, a tu przeciwnie, okazało się, że w miarę upływu czasu jestem coraz słabszy. Właściwie dobrą formę miałem w Montrealu tylko podczas wyścigu drużynowego, tak zresztą jak i cztery lata wcześniej w Monachium. Między wyścigiem drużynowym i indywidualnym znów był tydzień przerwy urozmaicony treningami, które jak nigdy wydały się monotonne i niepotrzebne. Marzyłem o wyrwaniu się z wioski, zaszyciu gdzieś w ciszy, nad jeziorem, trzydniowym pełnym odpoczynku i po jednym, dwóch ostrych treningach – wyruszeniu na trasę, u kresu której znajdowały się trzy olimpijskie medale.

A w Montrealu, na igrzyskach olimpijskich, zdobyliśmy znów srebrny medal w wyścigu drużynowym. Tym razem do złota zabrakło jeszcze mniej, bo tylko 20 sekund. Ale sytuacja była odwrotna, w Montrealu na ostatnich kilometrach odrabialiśmy straty. Początek był zdecydowanie zbyt wolny. Na szóstym kilometrze stał Wojtek Matusiak i już krzyczał, że strata do Rosjan jest spora. Na 16. kilometrze 46 sekund, na 25. kilometrze – 50. Równo, systematycznie traciliśmy dystans. Na półmetku aż minutę i dziewięć sekund. Na mecie zastanowiliśmy się, czy gdybyśmy pojechali lepiej na pierwszych 20 kilometrach, nie mielibyśmy szansy zniwelowania tej niewielkiej różnicy. Nie wiadomo, nie prowadziliśmy żadnych szczegółowych analiz, nikt specjalnie tego nie obliczał, więc mogło się zdarzyć i tak, że mocniejsze tempo na początku spowodowałoby większe straty pod koniec wyścigu.

W wyścigu drużynowym byłem zawsze zwolennikiem długich zmian. Na każdym „zejściu" z prowadzenia traci się około dwóch–trzech metrów i właściwie nie bardzo rozumiałem Staszka, który na mecie uważał, że zmiany były zbyt długie, że jadąc na czwartej pozycji, zbyt

długo „odpoczywał”. Nie zawsze zgadzaliśmy się co do taktyki jazdy, ale to już inna historia…

W przeciwieństwie jednak do Monachium tym razem nie miałem wątpliwości, że tego dnia nie było nas stać na lepszy rezultat, że Rosjanie byli rzeczywiście lepsi o te 20 sekund, o czym świadczy fakt, że na ostatnich sześciu kilometrach nie dali sobie wydrzeć ani pół sekundy. Szkoda tylko, że działo się to już po raz drugi na igrzyskach olimpijskich.

Na podium byliśmy szczerze uradowani. Zawsze uważałem, że człowiek powinien być zadowolony z każdego wyniku, jeśli tylko ma przekonanie, że było to wszystko, co mógł tego dnia osiągnąć. Gdybym miał jakoś podsumować dwa swoje olimpijskie starty, które przyniosły mi dwa srebrne medale w wyścigu drużynowym i niespełnione nadzieje w wyścigach indywidualnych, na konto zdecydowanych porażek wpisałbym tylko Monachium. Suchy wynik nie zawsze odzwierciedla w pełni postawę kolarza podczas trwania wyścigu, taka jest stara kolarska prawda, o której mogłem się przekonać raz jeszcze.

Często zastanawiałem się nad tym, dlaczego na odprawie przed wyścigiem indywidualnym w Montrealu zadania nie były precyzyjnie rozdzielone. Doszedłem do wniosku, że ten start był dla naszej grupy, niezmienionej od paru lat, próbą rozrachunku i rozliczeń. Może dlatego też w większym niż zazwyczaj stopniu dano nam wolną rękę, a wszelkie działania miały wynikać z sytuacji powstałej na trasie. Może rzeczywiście trudno było już przed startem wskazać zdecydowanego lidera grupy. Mietek Nowicki, którego rok wcześniej zdyskwalifikowano na mistrzostwach świata, a zajął w nich trzecie miejsce, miał prawo do podjęcia jeszcze jednej próby. Staszek Szozda, mimo wicemistrzostwa świata wywalczonego w Barcelonie i czwartego miejsca rok później, wciąż nie osiągnął wyniku, który dawałby mu pełną satysfakcję, i nic dziwnego, że ciągle szukał okazji, by udowodnić, że jest najlepszy. Janek Brzeźny, choć nie składał żadnych deklaracji, był przecież dwukrotnym mistrzem Polski, a trudna trasa wyścigu olimpijskiego stwarzała mu dodatkowe szanse. Wreszcie ja sam po wyścigu w Barcelonie miałem dług wdzięczności wobec Staszka, który pomógł mi wywalczyć mistrzostwo świata, myślałem więc, że może teraz, w Montrealu, kiedy poszły w zapomnienie wzajemne pretensje, nadarzy się okazja do rewanżu. Kiedy Szozda odjechał z Włochem Algerim, pomyślałem, że

powstał układ stanowiący podstawę do rozliczeń; tak się jednak nie stało, gdyż Staszek nie dał rady i nie doszedł do czołówki, ja zaś, uwikłany w ilościowe układy grupy, nie mogłem uczynić nic, co mogłoby mu pomóc.

Po kilku latach ścigania, po niezliczonych godzinach dyskusji i rozmyślań, chyba począwszy od mistrzostw świata w 1974 roku, kiedy to rozważania na temat pomocy i współpracy w zespole przybrały na sile, doszedłem do wniosku, że wszelkie taktyczne ustawienia wyścigu przynoszą tyle samo zła co korzyści. Świadomie więc stałem się przeciwnikiem „wzajemnej pomocy". Miałem serdecznie dosyć rozmów i rozważań o tych, którzy niemal bezinteresownie pomagali mi na całej trasie, a ja z tego korzystałem, wygrywając wyścigi na ostatnich kilometrach. Tego rodzaju dyskusje będą trwały zawsze. Kolarstwo jest sportem, w którym nie można wszystkich obdzielić równą ilością sukcesów. Czyż trzeba przytaczać przykłady? Dzięki drużynie wygrywał kiedyś „Taeve" Schur, dzięki kolegom ze stajni tak olbrzymią liczbę sukcesów odnosił Eddy Merckx. Problem jest inny. Skoro stawia się na kogoś, a ten wygrywa, to chyba wszystko jest w porządku, choć rozumiem, że trudno się pogodzić z myślą, że po sukces sięga ciągle ten sam człowiek. Może po prostu w danym czasie i w określonych warunkach jest do tego najbardziej predestynowany.

Często żartuję, że rozpoczynaliśmy karierę razem w 1968 roku, bo wtedy Ryszard wywalczył tytuł przełajowego mistrza Polski, a ja po raz pierwszy wsiadłem na wyczynowy rower. Był wzorem do naśladowania i z tym było mi dużo łatwiej kierować własną karierą. Był mistrzem, jeśli chodzi o umiejętność mobilizacji. Przy nim nie można było nie jechać na 100 procent. Po latach, powracając do mistrzostw świata w Montrealu, gdzie wyprzedziłem go na samej mecie – choć walczył o drugi kolejny tytuł – myślę, że na moim miejscu postąpiłby tak samo. Może w pierwszym odruchu miał do mnie pretensje, ale szybko mu to przeszło, bo wielokrotnie powtarzał, że wyścig wygrywa się na mecie. Gdyby nie on, gdyby nie Staszek Szozda, nie byłoby pewnie całej generacji kolarzy, którzy później odnosili wielkie sukcesy. To był wzór dla nas wszystkich, pewnie nie byłoby Kowalskiego, gdyby nie było wcześniej Szurkowskiego.

JANUSZ KOWALSKI

Ur. 1952. W 1974 roku na mistrzostwach świata w Montrealu wywalczył nieoczekiwanie złoty medal w wyścigu ze startu wspólnego amatorów, wyprzedzając Ryszarda Szurkowskiego, Szwajcara Michela Kuhna i Stanisława Szozdę. W 1975 roku wygrał wyścig Dookoła Bułgarii, a rok później był pierwszy w Tour de Pologne. Dwukrotnie startował w Wyścigu Pokoju.

Rozmawiamy ciągle o wygrywaniu, a tymczasem nigdy nie udało ci się być pierwszym na mecie Tour de Pologne. Wygrałeś najwięcej etapów w historii, ale nigdy klasyfikacji generalnej.

Faktycznie, zabrakło mi zwycięstwa w wyścigu Dookoła Polski. To trudna impreza, czasami wydawało się, że nawet trudniejsza niż Wyścig Pokoju. W tamtych czasach rywalizowali ze sobą w mniejszym stopniu pojedynczy kolarze, a w większym zespoły, liczniejsze niż w Wyścigu Pokoju. Kolarze, którzy jeździli wspólnie w kadrze narodowej, stawali po przeciwnych stronach barykady. Jeden lider mógł mieć i 20 innych kolarzy do pomocy. Cel jest ten sam, ale już taktyka zupełnie inna. Tour de Pologne odstawał też od Wyścigu Pokoju pod względem organizacyjnym. Dla kolarstwa był to i jest, choć dzisiaj to zupełnie inna impreza, bardzo ważny wyścig. Wtedy dawał możliwości przeglądu stanu posiadania. Pojawiały się młode talenty, które najczęściej potwierdzały później duże możliwości. Chyba w całej historii Tour de Pologne nie zdarzyło się, by jego zwycięzcą został kolarz przypadkowy, dla którego był to jedyny sukces w karierze. Mój pierwszy start to rok 1968, czyli czas zmiany warty w polskim kolarstwie. Jeździli jeszcze „starzy”: Kudra, Fornalczyk, Beker, Kozłowski. Jednocześnie grupa „olimpijska” przygotowywała się do startu w Meksyku, zaistniała więc okazja dla młodych, by próbować się przecisnąć do krajowej czołówki i zapukać do drzwi, przez które można było się wcisnąć do kadry narodowej. Pierwsze etapowe zwycięstwo odniosłem w Brzegu. W pierwszej części wyścigu jechałem nadspodziewanie dobrze, zajmując nawet trzecie miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Końcówka była

słabsza, ale dziesiąte miejsce dawało mi duże nadzieje i prawo do pierwszej, sporej satysfakcji. Na kilka dni przed wyścigiem brałem udział w kilkuetapowej imprezie Dookoła Warmii i Mazur. Po czterech etapach byłem wiceliderem, ale przed startem do ostatniego etapu, kiedy miałem realne szanse na zwycięstwo, trener Żelaznowski wycofał mnie z wyścigu, twierdząc, że potrzebuję kilkudniowego odpoczynku. Na nic zdały się moje protesty. Okazało się, że trener miał rację. Prawdopodobnie gdybym przejechał jeszcze ten jeden etap, w wyścigu Dookoła Polski nie wypadłbym tak dobrze. Dotarła do mnie wówczas prawda o tym, że są cele nadrzędne, którym trzeba bezwarunkowo podporządkować doraźne sukcesy. Dobrze, że przekonałem się o tym na początku kariery.

Drugi start w wyścigu Dookoła Polski zapadł mi w pamięć. Nie tylko dlatego, że zająłem w nim trzecią pozycję, ale również z tego powodu, że po raz pierwszy taktyczne układy zawarte w grupie kadrowiczów miały wpływ na czołowe lokaty. Przed startem do ostatniego etapu kolejność była następująca: prowadził zdecydowanie Matusiak przed Górskim, ja byłem trzeci, czwarty Hanusik. Cały układ zawarty między Matusiakiem, Hanusikiem i mną polegał na zgubieniu Górskiego i zajęciu przez nas trzech czołowych lokat. Są to na ogół trudne akcje, zwłaszcza jeśli mają być przeprowadzone na ostatnim etapie, na którym zazwyczaj nic specjalnego się nie dzieje i utrzymywane jest *status quo*. Etap z Puław do Lublina. Najpierw, zgodnie z umową, o której wiedzieli wszyscy zainteresowani poza Górskim, odjechał z peletonu wraz z kilkoma kolarzami Wojtek Matusiak. Po chwili to samo zrobił Krzysiek Stec, który miał wygrać w Lublinie, bo to jego rodzinne miasto. Górski mnie pilnował, bo przecież zagrażałem mu bezpośrednio, nie zwrócił więc uwagi na to, że z grupy do czołówki odjechał Hanusik. Wszyscy byli niemal w komplecie i czekali na dalszy rozwój wypadków. Czekali na mnie, pozostawiając mi zgubienie rywala. Wiał silny boczny wiatr. Utworzył się wachlarzyk. Zająłem jedną z dalszych pozycji, po to by Zbyszek myślał, że nie będę próbował atakować. Był czujny i nie przegapił momentu, kiedy przechodziłem do przodu. Jechał tuż za mną. Zdobywałem coraz lepszą pozycję, ale on czynił podobnie. Wreszcie byliśmy na czele, a ja, wykorzystując pierwszą pozycję, zostawiłem go od strony wietrznej, a sam schowałem się przed wiatrem, w czym pomógł mi gęsty szpaler widzów. Kiedy szosa nagle skręciła w prawo, a boczny wiatr zaczął dmuchać nam w twarz, zaatakowałem zdecydowanie. Stracił najpierw kilka, potem

kilkanaście, wreszcie kilkadziesiąt metrów. Doskoczyłem do czołówki. Natychmiast rozpoczęła się solidarna praca. Dystans rósł w mgnieniu oka. Na mecie mieliśmy ponad 2 minuty przewagi. Zyga zdobył bonifikatę i wyszedł na drugie miejsce. Ja byłem trzeci, a Zbyszek Górski czwarty. W 1971 roku, tuż po Wyścigu Pokoju, grupa reprezentacyjna przestała istnieć. We wszystkich krajowych imprezach, a więc i podczas wyścigu Dookoła Polski, broniliśmy barw bądź klubowych, bądź też odpowiednich pionów. Nie było jeszcze wtedy mowy o „spółdzielniach", o dzieleniu się etapowymi sukcesami w tak dużym stopniu, jak to zaczęło się zdarzać kilka lat później. To nasze rozdzielenie, a nawet jazda przeciwko sobie spowodowały, że grupa „młodych", przygotowywana do startu w Mendrisio w wyścigu drużynowym, jeżdżąca niby w różnych klubach, ale faktycznie mocno skonsolidowana i zdecydowana na bezpardonową walkę ze „starymi", zaczęła się nam mocno dobierać do skóry. Smyrak, Szozda, Barcik, Mytnik, Lis… Wyścig rozstrzygnął się na etapie do Dzierżoniowa. Ze „starych" tylko Zyga Hanusik zabrał się z uciekinierami. W dziecinny sposób pogubili nas na tym trudnym etapie. Jechali przez cały czas równym, ostrym tempem, a za nimi trwały straszliwe boje. Przypuszczam, że bezpośredni obserwatorzy mieli nie lada zabawę, oglądając to, co działo się na tym etapie. Byliśmy jacyś niezaradni, pogubieni i rozproszeni. Każdy starał się sam dojść do czołówki, ale poza wielkim zmęczeniem nic nie wskórał. Tak powstała różnica… kilku minut na mecie! Okazało się raz jeszcze, że w kolarstwie o wszystkim może zadecydować moment nieuwagi. Przecież gdybyśmy nie działali w sposób beznadziejnie głupi i skrzyknęli się do wspólnego dzieła, byłyby wielkie szanse na niedopuszczenie do klęski. A tak… pozostał tylko niekłamany podziw dla grupy młodych, którzy w momencie zagrożenia stwarzali wspólny front i walczyli z nami do upadłego. Na trasie wyścigu Dookoła Polski nie znalazły potwierdzenia sukcesy Zenka i moje z Wyścigu Pokoju. Miejsca były dalekie, a i jazda nijaka, co natychmiast przysporzyło nam sporo nowych wrogów, ludzi, którzy głośno wypowiadali opinię, że nadeszła era młodych i czas skończyć ze starymi. Ale miałem dopiero 25 lat i na szczęście nie przestraszyłem się tych pokrzykiwań…

Ale wracając do Tour de Pologne. Zwycięstwo, które miałem już prawie w garści, umknęło mi w ostatniej chwili dwa lata później. Wygrałem pięć spośród 11 etapów i… przegrałem wyścig. Właściwie była to przedziwna sprawa i jedyny w mojej karierze przypadek, że przegrałem, mając

w pewnym momencie ponad półtorej minuty przewagi nad wiceliderem i 5 minut nad trzecim zawodnikiem w klasyfikacji. Miałem do pilnowania tylko jednego rywala – Dietera Gonschorka z NRD, a przegrałem z tym trzecim – Luckiem Lisem. Byłem mocny. Rok 1973, czyli rok mistrzostw świata w Barcelonie. Potrafiłem inicjować ucieczki, w których na metę przyjeżdżałem z przewagą kilku minut. Systematycznie i z zimną krwią gubiłem rywali na trasie, zostawiając sobie na ostatnie dni pojedynek z Gonschorkiem, z którym miałem stare porachunki. Wyścig przegrałem na etapie do Stargardu. Odprawa przed etapem. Dla dobra naszego kolarstwa zdecydowano, że podjęta zostanie akcja, po której na drugą pozycję, za mną, a przed Gonschorkiem, wyjdzie Lis i w ten sposób na mecie wyścigu w Kaliszu Polacy zajmą dwie czołowe pozycje. Zgodziłem się na akcję ofensywną, odgrywając rolę biernego obserwatora wydarzeń. Precyzyjny plan zakładał trzy i pół do czterech minut różnicy na mecie. Gdzieś po drodze „zawieruszył się" łącznik, a kiedy pojawił się ponownie, okazało się, że czołówka jedzie spokojnie, ale już z przewagą 7 minut. Rozpaczliwa pogoń na ostatnich kilometrach nie na wiele się zdała. Lis został liderem wyścigu i miał około minuty przewagi. Oczywiście po etapie odbyła się rozmowa z trenerami. Jechaliśmy przecież w tej samej drużynie. Postanowiono, że na najbliższym etapie niczego nie zmieniamy, a jeśli później będzie ku temu okazja, wszystko powróci do stanu poprzedniego. Odjadę, odrobię stratę, wygram wyścig. Nie bardzo jednak wierzyłem w to, co oficjalnie mówiono, zwłaszcza że od tej pory Lucek pilnował mnie jak najgroźniejszego rywala. Nie interesował go zupełnie Gonschorek, był za to wszędzie tam, gdzie ja. Stało się jasne, że wyścig mogę wygrać już tylko na jednym etapie. Na ostatnim, którym była jazda indywidualna na czas do Kalisza. Poprzednią „czasówkę" wygrałem z Lisem zdecydowanie, na dystansie przeszło 40 kilometrów zyskałem nad nim ponad 3 minuty przewagi. Była więc spora szansa na to, że i tym razem będę lepszy. Wystarczyło mi chyba pół minuty, bo doliczając bonifikatę, wychodziłem na pierwsze miejsce. Wieczorem przyszedł do mnie Mytnik i powiedział: „Rysiek, jak będzie trzeba, zwolnię na ostatnich kilometrach tak, żebyś wygrał etap. Tylko żeby ktoś mi krzyknął na ulicach, o ile masz gorszy ode mnie czas".

A jednak nie wygrałem, a przyczyn było kilka. Pierwsza to ta, że pojechałem słabo. Różnice między mną, Tadkiem i Luckiem były zaledwie sekundowe. Druga, mająca z pewnością wpływ na moją słabą jazdę,

nadawałaby się do przeprowadzenia śledztwa. Gdyby wówczas zgłosił się do mnie 07, miałby ciekawe zadanie. Przed etapem jazdy na czas zmienia się bądź cały rower, jadąc na specjalnie przygotowanym sprzęcie, bądź też koła i zakłada lżejsze gumy. Założyłem inne koła. „Przypadek” zrządził, że kilkanaście kilometrów przed metą „rozplątało się” tylne koło. Puszczały szprychy, zapewne wcześniej odkręcone przez kogoś, kto widział w tym swój interes. Być może jest to mocne oskarżenie, ale wykluczam przypadek, gdyż nie słyszałem, aby kiedykolwiek zdarzyło się to komuś w takim momencie. Okazuje się, że i kolarstwa uczyć się trzeba przez całe życie, szkoda tylko, że czasami nauka bywa bardzo bolesna.

Wyścig Dookoła Polski. 1988 rok
Fot. Jan Rozmarynowski

Najwięcej hałasu wywołała nasza porażka z zawodowcami w 1974 roku. Przegrałem wówczas nie tylko wyścig. Po jego zakończeniu zawieszono mnie na miesiąc w prawach zawodnika. Nie po raz pierwszy zresztą i nie po raz ostatni. Często wracam myślami do tego Tour de Pologne. Chyba żadna krajowa impreza nie wywołała takiej burzy i takiej fali krytyki jak ten przegrany wyścig z belgijskimi profesjonałami. Właściwie to, że tak się stało, nie mogło, a może raczej nie powinno stanowić zaskoczenia dla ludzi związanych blisko z kolarstwem. Belgowie, prowadzeni przez Rika Van

Looya, wielkiego fachowca, jednego z lepszych zawodników w historii zawodowego kolarstwa, przyjechali na wyścig z mocnym postanowieniem odegrania w nim czołowej roli. Byli jedynymi, którzy stanowili zgrany zespół, faktyczną drużynę. Nie było natomiast jednomyślności wśród naszej grupy. Sam fakt, że jechaliśmy rozproszeni, w różnych zespołach, których interesy nie zawsze były wspólne, a na domiar złego poróżnieni między sobą i z trenerem po montrealskich mistrzostwach świata, już na starcie stawiał nas na gorszej pozycji, niż chcieliby tego kibice i działacze. Podczas tej imprezy było sporo niedomówień, dużo nieporozumień. Nie potrafiliśmy dogadać się między sobą, ale nie była to, jak sądziła większość obserwatorów, wyłącznie sprawa konfliktu wewnątrz grupy ludzi spędzających ze sobą niemal cały rok, ludzi o odmiennych usposobieniach, o diametralnie różnych charakterach. Taki nastrój udzielił się wszystkim, a ponieważ na początku roku tłumiony był względami wyższymi, czyli perspektywą startu w Wyścigu Pokoju i na mistrzostwach świata, zła atmosfera narastała, a koniec sezonu był jakimś naturalnym ujściem tego wszystkiego, co działo się przedtem. Los, a raczej kalendarz imprez chciał, że rozrachunki przypadły na okres Tour de Pologne. Dla zilustrowania tego posłużę się przykładem. Jeden z trudniejszych etapów tego wyścigu kończył się w Szczyrku. Przed startem krótka odprawa dla kadrowiczów, na której oświadczono nam, że należy jeszcze ratować to, co można, próbować mimo wcześniejszych niepowodzeń i dalekich lokat odjechać zawodowcom. Teoretycznie istniały jeszcze szanse na wygranie przez Polaka tego wyścigu. O ile pamiętam, odjechało nas wtedy z czołowej grupy pięciu: Brzeźny, Faltyn, Szozda, Kowalski i ja. Przy podjeździe w Istebnej pogubiliśmy wszystkich zawodowców, a potem, już w Wiśle, zaczęły się rozmowy, kto ma wygrać etap w Szczyrku. No i się zaczęło. Każdy chciał wygrać i nikt nie chciał się zgodzić na ostatnie, piąte miejsce. Wobec tego ścigaliśmy się na końcowych metrach i wygrałem etap. Następnego dnia rano znów odprawa. Prowadził ją dla kolarzy kadry trener Walkiewicz, który wkrótce przestał pełnić tę funkcję. Chodziło znów o stworzenie na trasie takich układów, które pozwalałyby mieć jeszcze nadzieję, że po końcowy sukces sięgnie jednak Polak. Jeden z czterech, bo tylko oni jeszcze zachowali szanse, czyli Matusiak, Krzeszowiec, Kowalski i Barcik. Jednak wcześniej związałem się dżentelmeńską umową ze Zbyszkiem Krzeszowcem, gotów byłem pomagać mu na ostatnich etapach. Z założeń ogólnych, dotyczących wszystkich kadrowiczów, wynikało, że

jedziemy tak, by wygrał jeden z tej czwórki, a wszelkie nagrody wynikające z sukcesu zostaną podzielone równo między wszystkich wtajemniczonych w sprawę kadrowiczów. Zaprotestowałem. Zgodziłem się pomagać temu, kto będzie miał największe szanse, ale stwierdziłem, że nagrody, które zdobędę, nie pójdą do podziału, rezygnuję natomiast ze swego udziału w zdobyczach całej grupy. Zrobił się szum, zarzucono mi natychmiast niesubordynację. Miałem jednak tę satysfakcję, że powiedziałem głośno to, o czym każdy myślał po cichu, a ustalenia trenera i tak wzięły w łeb, gdyż dalej kadrowicze ścigali się między sobą i nikt nie myślał o wspólnym podziale. Trzeba też oddać sprawiedliwość Belgom, bo jechali bardzo mądrze i sprytnie. Raz w grupie uciekających jechał Delcroix, raz Peeters i tak dzielili między sobą koszulkę lidera. André Delcroix wygrał ostatecznie wyścig, Peters był drugi, Wojtek Matusiak trzeci, a Zbyszek Krzeszowiec czwarty. Nagrodą za zwycięstwo był maluch, sprzedany przez profesjonałów od ręki na stadionie w Radomiu. Główne zarzuty, jakie padły pod moim i Staszka adresem po tym wyścigu, sprowadzały się do tego, że ścigaliśmy się między sobą, co wykorzystali zawodowcy, którzy wygrali imprezę. Można oczywiście powiedzieć, że ścigałem się z Szozdą – i on, i ja mieliśmy do tego prawo. Byłem jednak przeciwny stawianiu sprawy w ten sposób. Przecież nie tylko my przegraliśmy ten wyścig. Przegrali go także inni, z mistrzem świata Januszem Kowalskim na czele.

Przez następne lata nie startowałem w Tour de Pologne, a w 1978 roku wycofałem się na etapie z Krynicy do Zakopanego. W Skomielnej odpiąłem numery startowe i pożegnałem kolegów. Największym wrogiem kolarza jest pierwsza myśl o wycofaniu się z imprezy. Na ogół, jak tylko przemknie człowiekowi przez głowę – a dzieje się tak zazwyczaj w trudnych momentach – że może lepiej byłoby się wycofać, to po godzinie czy dwóch następuje realizacja planu. Wystarczy każdy pretekst, najczęściej słabe samopoczucie. Na tym etapie, prowadzącym do Zakopanego, z wyścigu wycofała się zresztą spora grupa kadrowiczów, którzy wyjeżdżali do RFN na wyścig Dookoła Nadrenii, co spotkało się z krytyką dziennikarzy. Ja wycofałem się wcześniej i bez wielkich planów. Pamiętam, że decyzję o wycofaniu podjąłem w Limanowej, kiedy to pomagałem koledze klubowemu Grześkowi Fajkowskiemu w zdobyciu punktów w klasyfikacji na najaktywniejszego kolarza. Miałem go rozprowadzić przed premią. Zobaczyłem na szosie napis „Premia 1 km”, narzuciłem ogromne tempo, Faja za mną i tak pędzimy na złamanie karku. Okazało się że napis pozostał

z jakiejś innej imprezy, że w rzeczywiście do premii było trzy kilometry. I tak ciągnąłem te trzy kilometry ostro, z determinacją, ale czułem, że sił ubywa mi z każdym metrem. Po premii spasowałem, mijali mnie kolejni uczestnicy wyścigu, zaglądając ciekawie w twarz i spoglądając w oczy. Przemknęła mi myśl, żeby się wycofać, i tak się stało. Zapowiedziałem jednak szybki rewanż. W kilka dni po Tour de Pologne w Sobótce rozgrywane były mistrzostwa Polski. Wygrałem je, choć było to „aptekarskie” zwycięstwo, gdyż linię mety pokonaliśmy z Jankiem Brzeźnym niemal równocześnie. A Tour de Pologne? No cóż, nie było mi dane.

Wyścig Dookoła Polski. 1988 rok
Fot. Jan Rozmarynowski

Na pierwszym zgrupowaniu kadry po powrocie z igrzysk w Meksyku i mistrzostw świata w Montevideo zobaczyłem młodego Szurkowskiego. Może raczej nowego, a nie młodego, bo między nami jest tylko różnica roku. A on był nowy. I coś tam o nim szeptano, że to wielki talent, zresztą trener Henryk Łasak rzadko kiedy mylił się w swoim wyborze. Potem było wiele lat wspólnych wyścigów. Sporo zwycięstw i mało porażek. Mieliśmy do siebie wielkie zaufanie oparte na lojalności, które przetrwało aż do połowy lat 80., kiedy Ryszard został trenerem kadry i wziął mnie na swego asystenta. Tak jak poprzednio Karol Madaj. Jechałem na motorze na Wyścigu Pokoju wygranym przez Piaseckiego (1985), byłem uczestnikiem działań Ryśka z kadrą i w tym też był wielkim profesjonalistą, a praca z nim to była wielka frajda.

WOJCIECH MATUSIAK

Ur. 1945. Zwycięzca Tour de Pologne (1969), olimpijczyk z Meksyku, czterokrotny mistrz Polski na szosie i torze i wielokrotny medalista mistrzostw. Czterokrotnie wystąpił w wyścigu ze startu wspólnego na mistrzostwach świata. Był piąty w 1973 roku w Barcelonie, gdzie złoty medal zdobył Ryszard Szurkowski, a srebrny Stanisław Szozda. To po tym wyścigu Ryszard Szurkowski powiedział: „Tego dnia najsilniejszy z nas wszystkich był Wojtek i jemu należało się to zwycięstwo”.

Dla mnie Ryszard Szurkowski to przede wszystkim mój nauczyciel, mój profesor. Ciągle starałem się jeździć koło niego, podpatrywałem, co i jak robi, kiedy, po co, w którym momencie. Aż kiedyś Rysiek podczas jazdy mówi mi tak: „Młody, co ty tak bez przerwy się koło mnie kręcisz?”. A ja mu na to: „Panie Ryszardzie, a koło kogo ja mam jeździć? Przecież koło pana mogę się czegoś nauczyć”. No i tą odpowiedzią „kupiłem” sobie mistrza. Szurkowski potrafił wszystko. Posiadał niebywałą umiejętność jazdy „po czubie”. No i był szczwanym lisem. Wiedział, kiedy trzeba przeskakiwać z grupy do grupy. Zazwyczaj robił to na samym końcu, jako ostatni. I wtedy już można się było pakować, już wszystko było pozamiatane.

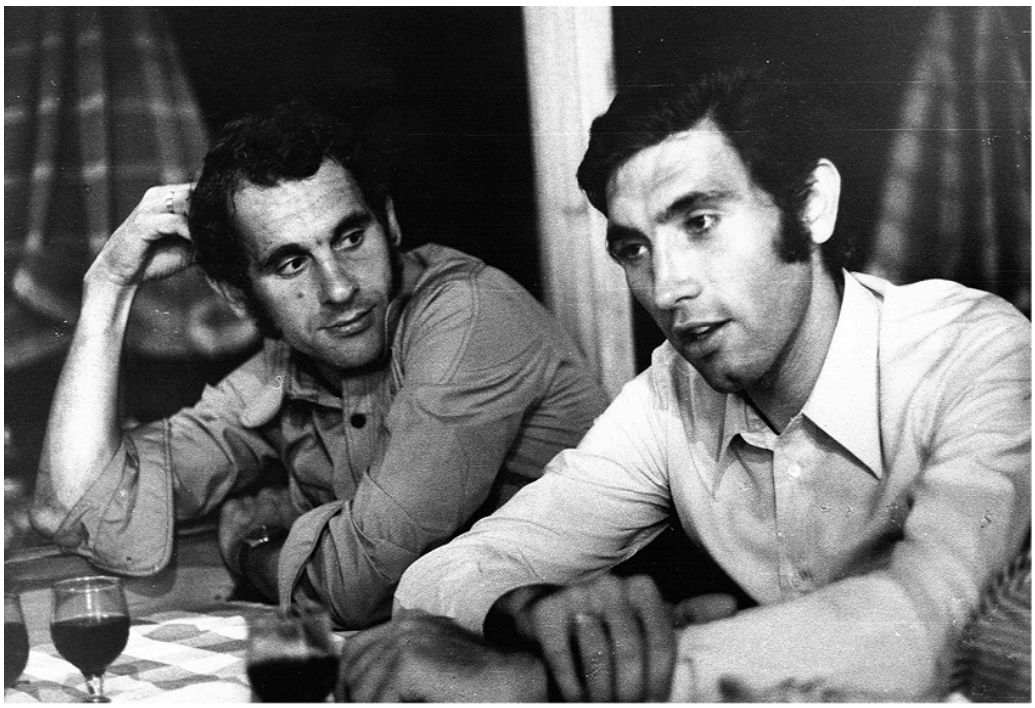
ROMAN CIEŚLAK

Ur. 1957. Największym sukcesem Cieślaka było zajęcie drugiego miejsca w klasyfikacji generalnej Tour de Pologne 1981. Przegrał tylko z Janem Brzeźnym, ale pocieszył się też zwycięstwem w klasyfikacji górskiej. Był też dwukrotnym zwycięzcą Małopolskiego Wyścigu Górskiego (1980, 1982), triumfatorem wyścigu Dookoła Mazowsza (1979), kiedy pokonał Niemca Hartnicka, Tadeusza Mytnika i… Ryszarda Szurkowskiego. Reprezentant Polski w latach 1975–1982, startował na igrzyskach olimpijskich w Moskwie i w Wyścigu Pokoju (1980).

Został w tobie żal, że zawodowstwo wchłonęło kolarstwo amatorskie tak późno i nie miałeś szansy spróbować?

My niby byliśmy amatorami, ale właściwie zawodowcami, bo przecież nic innego nie robiliśmy, tylko trenowaliśmy. Nie zarabialiśmy równie dużo co oni, choć i tam w tamtych czasach nie było tak ogromnej kasy jak dzisiaj. Podam taki przykład: kiedy niesławny dzisiaj Lance Armstrong zaczął wygrywać, to w rok zgarniał tyle, ile Eddy Merckx zarobił przez całą karierę. A co tu porównywać? Amerykanina, który na dopalaczach jechał właściwie tylko Tour de France, do kogoś, kto wygrywał wszystko? Dajmy spokój… A wracając do pieniędzy w naszych czasach. Francuz Marcel Duchemin, który był drugi w Wyścigu Pokoju w 1970 roku, nie chciał przejść na zawodowstwo, bo na amatorstwie zarabiał dokładnie te same pieniądze. Inni przechodzili na starość. A my? Nie było nam źle. Jeździliśmy za granicę, wracaliśmy z bananami, czekoladą, papierem toaletowym i ubraniami. Wydawało nam się, że jest dobrze. Nikt z czołówki nie został na Zachodzie, a przecież można było. Chociaż nie, Jan Smyrak, medalista mistrzostw świata, został w Niemczech. Staszek Szozda wiedział o tym wcześniej, bo mieszkali razem w pokoju. Smyrak nawet nie rozpakowywał torby, czekał na samochód, a kiedy ten przyjechał, prysnął. Nigdy nie miałem takich myśli. Dostawałem za to zaproszenia, na przykład od Belgów, żeby do nich przyjść. Sam Merckx też mnie namawiał. Była kiedyś taka sytuacja na wyścigu Paryż–Nicea, że odjechali mu Francuzi. „Chodź, przeciągniemy Eddy’ego, bo nie ma już drużyny” – powiedział Tadek Mytnik i daliśmy kilka takich zmian, że szybko odrobiliśmy minutę.

Merckx przyszedł później i poprosił o kolację przy polskim stole. Innym razem zaprosili nas z Szozdą na kolację i pytają, co jemy. Poprosiliśmy o to co Eddy. Przynieśli półmisek owoców morza, a my znaliśmy tylko krewetki, z kolei macek ośmiornic nie tknęliśmy, więc nie było się jak najeść. I kiedy następnym razem pytali o to samo, podziękowaliśmy, bo po co zamawiać te ośmiornice, skoro i tak nie pojemy. Mija chwila, a Belgowi przynieśli wielki, piękny kawał mięsa. Ponieważ nic nie zamówiliśmy, a później było już głupio, to tylko patrzyliśmy. Wróciliśmy do hotelu głodni jak cholera. A tak całkiem serio, skoro mowa o zawodowstwie, to myślę, że na pewno trwały rozmowy o naszym przejściu, ale w latach 70. nie było na to szans.



Barcelona. Szurkowski z Eddym Merckxem. 1973 rok

Niestety, nie miałem z Ryszardem Szurkowskim zbyt bliskiego kontaktu. Kilka razy jeździłem w drużynie prowadzonej przez niego w charakterze trenera lub dyrektora sportowego. Pamiętam, że pierwszą rzeczą, którą spostrzegłem, był jego niebywały wręcz profesjonalizm, rzadko kiedy spotykany w takim zakresie wśród amatorów. Z tego, jakie to ważne, zdałem sobie sprawę, przechodząc na zawodowstwo. Moje pierwsze wspomnienia z kolarstwa to jeszcze Wyścig Pokoju, ale już po erze Ryszarda Szurkowskiego i Stanisława Szozdy, choć oczywiście znam i ten okres z opowiadań i późniejszych lektur. Osiągnięcia polskiego kolarstwa w tamtych czasach były olbrzymie, co w dużym stopniu wpłynęło na moją decyzję, jaki sport będę uprawiał. Startowałem też w Wyścigu Pokoju, wygrywając etap jazdy indywidualnej na czas i zajmując dwukrotnie drugie miejsce w klasyfikacji generalnej.

DARIUSZ BARANOWSKI

Ur. 1972. Trzykrotny zwycięzca Tour de Pologne (1991, 1992, 1993), olimpijczyk z Barcelony (1992) i Atlanty (1996). W karierze zawodowej, którą rozpoczął w 1996 roku w amerykańskiej grupie Postal, ukończył 11 wielkich tourów. Dwukrotnie zajmował w nich 12. miejsce: w TdF (1998) i w Giro (2003). Zakończył karierę w 2012 roku. Jest komentatorem kolarstwa na antenie Eurosportu.

Ty albo Stanisław Szozda, jako mistrzowie świata, mogliście chociaż liczyć na lepsze warunki?

Częściej jednak na psie. Kiedyś wieźli nas z Nicei do Mediolanu i na stacji benzynowej podszedł do nas jakiś gość w momencie, gdy Walkiewicz z Rusinem kupowali mapę, aby sprawdzić, gdzie leży Mediolan i Gorgonzola. Zaczynają szukać, a tu gość mówi: „O, Polaki!”. Nie wiem, skąd się tam wziął, ale opowiada, że wie, dokąd jedziemy, i nas poprowadzi. Razem z „Myciorem” wyskoczyliśmy z ciasnego busa, w którym jechaliśmy w dziewięciu z torbami i kołami na kolanach, i przesiedliśmy się do niego. Dotarliśmy na wyznaczone miejsce koło pierwszej w nocy. Patrzymy, a tu podwórko, w hallu śmierdzące puszki z farbami i taka drabina, jaką stawia się przy drzewie, żeby zrywać jabłka. Drabina do miejsca, w którym mamy spać. Mytnik wszedł na górę, patrzy, a tam kilkanaście łóżek polowych. Wszedłem za nim i chwilę później zeszliśmy robić szum. Walkiewicz lub Rusin zadzwonili do Polski, gdzie dostali zgodę na szukanie hotelu. Znaleźliśmy jakiś koło trzeciej nad ranem. Okazało się, że na nasz pobyt były wcześniej wzięte pieniądze z Polski. Mytnik zorganizował bunt, napisaliśmy list do ministra sportu pod tytułem „82 dni wśród gangsterów”. Opisaliśmy wszystko, co nas spotkało. Wracamy, a już na lotnisku pojawili się ludzie ze związku. „Wyścigi wygrane?” „Wygrane”. „To co tu piszecie!” i pokazuje nam list. „Chcecie jechać Wyścig Pokoju, to siedzieć cicho, a tym listem możecie sobie tyłki podetrzeć”.

Swoją drogą, osiągaliśmy wtedy naprawdę świetne wyniki, więc tak naprawdę tylko nas tak podkręcali, żeby jeszcze lepiej jeździć. Wymagań nie było. Ówczesny prezes, Włodzimierz Gołębiewski, powtarzał w kółko tylko jedno: „Uczcie się języków”. I sprawdzał, jak nam idzie. Dusił bardzo, ale miał rację. Wielu z nas do dzisiaj coś w innych językach potrafi. Przydało się.

Jednym z najtrudniejszych okresów w moim kolarskim żywocie był przełom 1976 i 1977 roku. Dyskusje na temat tego „co dalej?” przybrały na sile. Właściwie nikt mi tego nie powiedział wprost, ale czułem, że powoli staję się człowiekiem niepotrzebnym, uciążliwym. Zadawano sobie pytanie, czego on właściwie jeszcze chce? Zdobył tytuł mistrza świata, był wicemistrzem, ma na swym koncie dwa srebrne medale olimpijskie, sukcesy w wyścigu drużynowym, cztery zwycięstwa w Wyścigu Pokoju, no więc czego jeszcze? Jak długo będzie chciał się ścigać, zamykając drogę do sukcesów i wyjazdów innym, młodszym, rokującym duże nadzieje na przyszłość?

Na bazie tych rozważań – które dla mnie nie były zbyt przyjemne, bo nie czułem się słabszy od młodych, tych, co poza wielkim pragnieniem zwycięstwa nie mieli jeszcze zbyt wielu argumentów – zrodziła się propozycja kierownictwa PZKol-u, umożliwiająca mi wyjazd z kraju. Taki salomonowy wyrok mógł załatwić sprawę. Nie wchodziły w rachubę starty na zachodzie Europy. Trzydziestoletni zawodnik nie ma zbyt wiele szans na odnoszenie sukcesów w walce z zawodowcami bez należytego, przynajmniej dwuletniego przygotowania, więc wyjazd do Francji czy Włoch nie wchodził na razie w rachubę. Nadeszły jednak dwie propozycje, finansowo bardzo atrakcyjne. Jedna z Japonii, druga ze Stanów Zjednoczonych. Sprawa stała się głośna. Zwlekałem z podjęciem decyzji, a resztę „załatwili” dziennikarze, dosyć stanowczo sprzeciwiając się ewentualnemu wyjazdowi. Był to niejako sposób odcinania kuponów,

startów w imprezach mało znaczących w kolarskim świecie, ale dobrze płatnych. Argumenty przemawiające za wyjazdem były w ogólnym rozrachunku słabsze niż te, których używano dla przeciwwagi. Teraz widzę, że stało się lepiej, że nie wyjechałem, wówczas jednak nie byłem o tym tak bardzo przekonany.

Zrezygnowałem z kadry narodowej. Przygotowywałem się do sezonu w klubie, myśląc jednak o tym, by wystartować w jakiejś ważnej imprezie w barwach reprezentanta Polski. Przed sezonem ustaliłem z trenerami, że będą to wyścigi Dookoła Anglii lub Dookoła Austrii. W zależności od formy i wyników miałem być brany pod uwagę przy ustalaniu składu na mistrzostwa świata w Wenezueli. O starcie w Wyścigu Pokoju już nie myślałem. Wiem też, że w pierwotnych założeniach trenerów mój udział w jubileuszowym wyścigu nie wchodził w rachubę.

W kwietniu wyjechałem na wyścig Dookoła Turcji. Szło mi tam nadspodziewanie dobrze. Wygrałem łatwo całą imprezę, w której z pewnością nie startowali najlepsi zawodnicy, ale każdy wyścig ma swoje trudności i to zwycięstwo świadczyło o dobrym przygotowaniu do sezonu. Po powrocie do Warszawy spotkałem się z kadrą i okazało się, że są spore kłopoty z wystawieniem drużyny na Wyścig Pokoju. Nie byli brani pod uwagę Staszek Szozda i chory Mietek Nowicki. Budowano zespół wokół Tadka Mytnika, najbardziej doświadczonego, który miał szukać swej szansy na dobrą lokatę w etapach jazdy indywidualnej na czas. W sumie jednak przedstartowy nastrój nie był najlepszy, a potęgowała go jeszcze niepewność, komu ostatecznie powierzyć honor obrony barw narodowych w jubileuszowym wyścigu.

Fot. Mieczysław Świderski

Kryterium MON-u, Warszawa. 1976 rok

– Sprawdzę was podczas kryterium MON-u – powiedziałem tym, którzy mieli jechać na wyścig, i 5 maja dokonałem „przeglądu” reprezentacji. Wygrałem zdecydowanie i zupełnie nieoczekiwanie znalazłem się w rozterce. Tadek Mytnik długo namawiał mnie i przekonywał, że powinienem wystartować.

– Idź, powiedz im, że chcesz jechać. Zgodzą się, zobaczysz…

Ująłem się jednak honorem. W końcu wiedzieli, że jestem w formie. Jeśli byłaby taka potrzeba, pewnie, mimo solennych obietnic, że „już nigdy”, dałbym się namówić na start. Nikt jednak oficjalnie na ten temat nic nie mówił. Po wyścigu MON-u przyszedł do mnie jeden z wiceprezesów PZKol-u i powiedział:

– Ryszard, powiedz, tak dla żartu, czy wystartowałbyś w Wyścigu Pokoju?

– Dla żartu nie. Ale po to, by wygrać, być może.

Do ostatniego dnia byłem w Warszawie. Jubileuszowy Wyścig Pokoju. Wielka gala. Do Warszawy jechali dawni zwycięzcy. Uroczyste otwarcie na Torwarze, a potem jazda na czas. Biegając z aparatem fotograficznym, zamieniłem się w fotoreportera. Po raz pierwszy oglądałem wyścig z bliska, z pozycji kibica. Dziwne uczucie, może nawet bardziej głupie niż dziwne. Wygrał Pikkuus. Tadek Mytnik był drugi, a ja miałem czas na długie rozważania.

Pojechałem jeszcze do Berlina, na półmetek. Znów etap indywidualny na czas. Tym razem Tadek był trzeci, a wygrał Osokin. W Berlinie znów święto. W centrum uwagi był „Taeve” Schur. Spotkanie z dawnymi mistrzami, rozmowy z dziennikarzami, trudne odpowiedzi na łatwe pytania – dlaczego nie jadę? Obserwując zgiełk i tłum przed hotelem Berolina, nie wiedziałem nawet, dlaczego przypomniała mi się historia sprzed kilku lat. Zenek Czechowski, który startował w wyścigu wielokrotnie i był jednym z ludzi tworzących jego historię, przyjechał do Berlina po paru latach, też podczas wyścigu. Nikt go już nie poznał, nie został wpuszczony do hotelu Berolina i gdyby nie interwencja dziennikarzy, spotkałoby go upokorzenie. Byłem zaproszony przez organizatorów, taka rzecz nie mogłaby się zdarzyć, ale pamiętając o tym, marzyłem już tylko o jednym – by wyjechać jak najprędzej. Do Pragi nie pojechałem. W tym samym czasie startowałem w wyścigu Dookoła Dolnej Austrii, który zakończył się moim zwycięstwem.

Po sukcesie w Austrii wygrałem sporo innych imprez. Poza startem na mistrzostwach świata w San Cristóbal, gdzie zresztą jechałem tuż po paskudnym zatruciu, rok 1977 był bardzo udany. Świadczą o tym rezultaty innych ważniejszych wyścigów, w tym dwóch bardzo trudnych, rozgrywanych w kraju: Małopolskiego Wyścigu Górskiego i Dookoła Mazowsza, które także wygrałem. A przecież liczą się nie tylko zwycięstwa.

Z dużym więc zaskoczeniem przyjąłem wiadomość, że nie znalazłem się w kadrze narodowej, co gorsza, nikt mnie o tym oficjalnie nie poinformował, a wiadomość wyczytałem w gazecie. Wydaje mi się, że zanim podjęto taką decyzję, o której słuszności chcę dyskutować, można było, a może nawet wypadało porozmawiać ze mną lub z trenerem klubowym. Czy zbyt wiele wymagam? Czy zawodnik, wbrew temu, co sądzi i myśli, jest zdany wyłącznie na łaskę trenerów i działaczy? Poczułem się dotknięty, urażona została moja ambicja, cecha, dzięki której osiągnąłem coś w tym sporcie, dzięki której przez wiele lat dążyłem do coraz lepszych wyników.

W 1977 roku po raz pierwszy byłem o krok od podjęcia decyzji o zakończeniu kariery. W San Cristóbal, na mistrzostwach świata. Przed mistrzostwami startowaliśmy w kilkuetapowym wyścigu, w którym uczestnictwo skończyło się dla mnie na pierwszym etapie. Trzy dni leżałem z wysoką temperaturą, która była wynikiem zatrucia przewodu pokarmowego. Pomyślałem sobie wówczas, że zdrowie jest jednak ważniejsze, i chciałem to wszystko rzucić. Niełatwo jednak rozstać się ze światem sportu. Mijały dni, wracało lepsze samopoczucie. Po powrocie do kraju zacząłem leczyć się w Centrum Zdrowia we Wrocławiu. Przechodziłem długie i żmudne badania, przebywając w szpitalu od wczesnego rana do późnego wieczora. Ordynator postawił diagnozę wstępną. Organizm przemęczony, zalecane dalsze badania, zakaz podejmowania jakiegokolwiek wysiłku fizycznego. Jakież musiało być jego zdumienie, kiedy wyczytał któregoś dnia w gazecie, że startowałem w wyścigu! Zdumienie zdumieniem, ale srogi pan doktor o mały włos nie wyrzucił mnie ze szpitala. Pierwsza więc decyzja o zakończeniu kariery kolarskiej została szybko odroczona. Zresztą druga, podjęta też na skutek kłopotów zdrowotnych pod sam koniec 1979 roku, podczas wyścigu Dookoła Egiptu, również nie doczekała się realizacji. Widać źle na mnie działają egzotyczne kraje, a dobrze powroty do domu. Pewnie ta

prawdziwa i nieodwołalna decyzja zapadnie za trzecim razem. A zatem do trzech razy sztuka!

Wspominając ten trudny okres w mojej karierze, muszę się jeszcze cofnąć do późnej jesieni 1976 roku. Wraz z Mietkiem Nowickim wyjechałem do Włoch na urlop, ale jak przystało na kolarzy, pojechaliśmy z rowerami i… żonami. Ścigaliśmy się w kilku imprezach, głównie jednak zwiedzaliśmy kraj, poznawaliśmy ludzi. I wtedy we Włoszech prowadziłem rozmowy na temat jeżdżenia wśród profesjonałów. Znaleźli się chętni, którzy chcieli mi dać angaż w jednej z nowo powstających stajni. 800 tysięcy lirów, czyli ponad 1000 dolarów miesięcznie. Oczywiście nie to jest głównym zarobkiem dobrych zawodowców. Angaż np. Gimondiego wynosił około dwa miliony lirów, ale do tego dochodziły nagrody, a przede wszystkim startowe, wypłacane po cichu, w zależności od tego, jaką klasę reprezentuje kolarz i jaką kiesą dysponuje organizator. Teoretycznie były więc szanse na większe pieniądze. Wówczas jednak propozycja ta nie wydawała mi się zbyt atrakcyjna. Nie miałem wszak gwarancji, że zaraz osiągnę dobre wyniki, a przecież od nich uzależnione były finanse. Z drugiej strony żaden z Włochów (miałem jeździć we włoskiej grupie) nie zgodziłby się na to, żebym był jednym z dwóch liderów zespołu. Tarcia byłyby nie do uniknięcia. Właściwie po latach żałuję jednego. Tego, że nie decydując się na przejście na zawodowstwo, straciłem okazję pościgania się z mistrzami, o których krążą legendy, przyjrzenia się z bliska przez dłuższy czas temu zawodowemu cyrkowi, wzięcia udziału w jednoetapowych wyścigach klasycznych, bo tylko w takich miałem szanse na przyzwoite wyniki. Byłoby to jeszcze jedno doświadczenie więcej, kto wie, czy nie jedno z bardziej istotnych w moim kolarskim życiu.

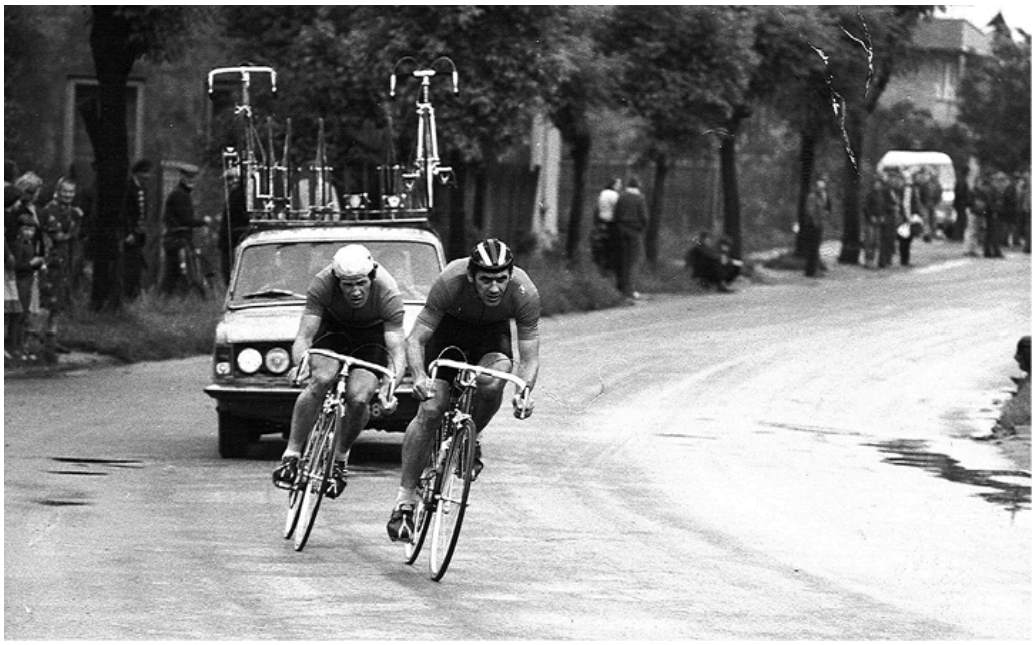
W 1980 roku odbyły się igrzyska w Moskwie. Nie było dla ciebie miejsca w składzie, co do dzisiaj budzi w tobie sporo emocji. Miałeś 34 lata i byłeś za stary? Długo nie wierzyłeś w to, że nie załapiesz się do drużyny.

Kiedy poczułem, że coś złego dzieje się wokół olimpijskiej nominacji, poszedłem do trenera Andrzeja Trochanowskiego. „Jak to – mówię – przecież ja jadę na zgrupowanie kadry olimpijskiej". „Nie – odpowiada trener – z tego, co wiem, to jedziesz na wyścig Dookoła Austrii, a «olimpijczycy» jadą Dookoła Anglii". No to pojechałem do Austrii. Kraśniak, Pożak, Mytnik, Charucki, Nowicki, ja, trudny wyścig. Pod Grossglockner trzeba się było wspinać w nausznikach. Henio Charucki wjechał na górę jako czwarty, ja tuż za nim i czekaliśmy na trenera Bernarda Pruskiego i jego auto. On miał kurtki i trzeba się było ubrać. Tak stojąc i marznąc, straciliśmy z 5 minut. Wreszcie ktoś mi dał jakąś marynarkę i pojechałem. Do finiszu było ze 30 kilometrów, kilku dogoniłem na płaskim, ale ci najlepsi już byli na mecie. Mijam jednego z nich, marynara jak się patrzy, w butonierce długopis i grzebień. Banda cywili. I tak przegraliśmy wygrany wyścig. Jeszcze wygrałem czasówkę, „Harry" powalczył w górach i wracamy do domu. Po tej Austrii było jeszcze parę wyścigów. Mistrzostwa Polski parami, Małopolski Górski… Po Austrii dojdę do siebie i przygotuję dobrą formę – tak sobie pomyślałem. „Żubrowi", czyli Jurkowi Kuczko (mieszka w Hajnówce, żyje w Puszczy Białowieskiej – stąd jego ksywa), z którym jeździłem pary, przykazałem trenować. Ja w Austrii, a on u siebie, na płaskim, za ciężarówką, w tę

i z powrotem. Do skutku. Z Austrii pojechałem prosto do Jelcza, bo tam były mistrzostwa w parach. Jurek był wspaniały i wygraliśmy ze wszystkimi na 50 kilometrów, zdobywając mistrzostwo Polski. Faworytami do tytułu byli Lang i Szczepkowski, ale przegrali z nami o kilka sekund. No – myślę sobie – jak mi teraz powiedzą, że nie ma mnie w składzie drużyny, skoro pary to połowa drużyny na 100 kilometrów, a my z „Żubrem" właśnie zostaliśmy mistrzami Polski w parach. Byłem spokojny, nie ma mowy, żebym nie był w dziewięcioosobowym składzie na igrzyska. Ale tylko tak się wydawało. Nazajutrz rano znalazłem w „Przeglądzie Sportowym" informację na temat składu. Czytam raz i drugi artykuł Lecha Cergowskiego i nie znajduję swojego nazwiska. Kurczę, co jest grane?! Złapałem za telefon i zadzwoniłem do PZKol-u. Jest Rusin. „Doktorze – mówię, a właściwie krzyczę – w co pan gra? Do igrzysk jest miesiąc i trzy ważne wyścigi: Pierścień Krakowa, Małopolski Górski i mistrzostwa Polski w Kielcach. Wygram wszystkie trzy i pojadę do Moskwy. Wystartuję w wyścigu drużynowym z Jankiewiczem i Langiem. Czwartego pan sobie dołoży". „Jak wygrasz trzy, to pojedziesz" – odpowiedział Rusin. „Bez łaski, wtedy niczego już nawet pan nie wykombinuje. Przez cały rok mówił mi pan, że pojadę, że przygotowywany jest dla mnie rower, i wszystko okazało się bujdą". Kryterium, ten Pierścień Krakowa, było pierwszym z trzech wyścigów, a mógł okazać się ostatnim w mojej karierze. Prowadziłem na punkty, miałem kilka oczek przewagi nad Jankiewiczem. I nagle, na Rynku, tam gdzie zwężała się droga, obejrzałem się przez prawe ramię, by zobaczyć, kto usiadł mi na kole, i wtedy lewym barkiem uderzyłem wychodzącego żołnierza, który pilnował porządku. Upadek. Wyrżnąłem prawym barkiem o kostkę na Rynku. Wybiłem obojczyk, ból koszmarny, mięśnie w bicepsie naderwane, w sumie dramat w trzech aktach. Założyli mi gips, w nocy cierpiałem okrutnie. Dwie noce wytrzymałem, trzeciej już nie. Piłką do żelaza rozciąłem gips. Ulżyło. Zacząłem jeździć na rowerze, do Nieporętu i z powrotem, na noc składałem gips. I tak do samych mistrzostw. Dwa długie treningi i do Kielc. Zajechałem pod hotel. Wychodził akurat Rusin, jak mnie zobaczył, oczy zrobiły mu się jak cebule i zniknął, tyle go widziałem. Siedzimy przy kolacji. Tadek Mytnik zajął dla nas cały stolik, a nieopodal zespół olimpijski, wszyscy razem. Kolarze, trenerzy, mechanicy, masażyści. I nagle Mytnik podszedł do baru i wraca z butelką szampana, a potem tak się odzywa: „Opijamy tytuł jutrzejszego mistrza Polski, który siedzi przy

naszym stoliku”. A na to Rusin: „Nie bądź taki chojrak”. Następnego dnia Janusz Pożak, który siedział z nami przy stole, bo także był w niełasce, i też pił szampana, zdobył „dla nas” tytuł mistrza Polski. Zjechałem dwie rundy przed końcem. Ból był nie do zniesienia. Tak prysły moje marzenia o trzecim starcie na igrzyskach i kto wie, może o trzecim medalu? Pojechali inni. Lang, Jankiewicz, Plutecki i Ciekański nie nawiązali walki o olimpijskie podium. Zajęli czwarte miejsce, z dużą stratą do trzech pierwszych zespołów: NRD, ZSRR i Czechosłowacji. Honor naszego kolarstwa uratował Czesław Lang, zdobywając srebro w wyścigu ze startu wspólnego.

Wyścig Kronika Beskidzka. Za Szurkowskim Kraśniak. 1980 rok



Zbigniew Kraśniak

DOLMEL
AMSTEL
BIER
DOLMEL

Fot. Tadeusz Herma

Na nartach biegowych w Zakopanem. Od lewej: Jan Jankiewicz, Jan Brzeźny, Zbigniew Kraśniak, Stefan Ciekański, Krzysztof Sujka, trener Zbigniew Rusin, Czesław Lang, Zbigniew Szczepkowski, Roman Cieślak, Tadeusz Wojtas, Henryk Charucki, Ryszard Szurkowski, Jan Krawczyk, Witold Plutecki, Tadeusz Krawczyk, Lechosław Michalak, Marek Kuglin, Henryk Santysiak, Janusz Pożak

Pamiętam nasz pierwszy start. Wyścig Wrocław–Hradec Králové w 1975 roku. Ja jeździłem już w warszawskiej Legii, ale jeszcze byłem gówniarzem. Jechałem i patrzyłem na wielkiego mistrza. Podziwiałem go. Udało mi się parę razy usiąść mu na koło, chyba nawet tego nie zauważył, ale jak do mety pozostało kilka kilometrów, zdobyłem się na odwagę, podjechałem do niego i mówię: „Panie Ryszardzie, niech pan siada na koło”, i tak doprowadziłem go do stadionu, gdzie ograł Rosjanina Starkowa. Był zdziwiony i na mecie pytał: „Co to za stwór, ten mały?”. Między nami jest dziewięć lat różnicy, ale zawsze dogadywaliśmy się znakomicie, często lepiej niż rówieśnicy. Obydwaj dostaliśmy kontrakty w Niemczech. Ja skorzystałem, Ryszard nie, szkoda, bo moglibyśmy tam mocno zawojować. Zarobilibyśmy we dwójkę więcej w Niemczech niż oni tą całą grupą we Francji.

JERZY KUCZKO

Ur. 1955. Swoją kolarską karierę podzielił między Polskę a Niemcy, gdzie spędził ponad sześć lat. Wraz z Ryszardem Szurkowskim zdobył tytuł mistrza Polski parami (1975). Był wielokrotnym medalistą mistrzostw krajowych. Przez przyjaciół nazywany Żubrem, bo urodził się i mieszka w Hajnówce, a w Puszczy Białowieskiej przez wiele lat prowadził zajazd myśliwski „U Kolarza”.

Wygrywaliście seryjnie. Ty, Szozda, Mytnik… Najlepsza generacja kolarzy w historii tego sportu w Polsce. Za kulisami działy się jednak różne rzeczy.

Zacznę od tego, że wygrywania wyścigów nie można nauczyć się za szybko. Mówię o rywalizacji wśród seniorów, bo juniorem nigdy nie byłem. Obiecujący kolarz na początku kariery wygrywa po udanej solowej akcji albo też finiszując w małej, kilkuosobowej czołówce. Nie umie jednak jeszcze radzić sobie w tłoku. Doświadczenie przychodzi latami, ale od samego początku kariery trzeba bacznie obserwować rywali. Ja sam w ciągu kilku lat ścigania się ze światową czołówką zbierałem obserwacje, rozszerzałem zakres wiedzy o najgroźniejszych rywalach i właściwie rzadko kiedy myliłem się w ocenie ich możliwości. Na ogół jazda w czołówce, w mniejszej czy większej grupie, przebiega spokojnie, ale każdy, nawet najmniejszy objaw zdenerwowania rywali oznacza, że zaczyna brakować im sił. Czasem dobrze było skorzystać na przykład z krótkiego wzniesienia i sprawdzić ich możliwości albo spróbować ucieczki, z góry zakładając jej niepowodzenie. Najwięcej można dowiedzieć się o rywalach podczas współpracy, kiedy wszyscy mają jeden cel i solidarnie wychodzą na zmiany, utrzymując narzucone tempo jazdy. Ten, kto nie wytrzymuje długich odcinków na prowadzeniu albo nie daje rady utrzymać koła, też przeżywa kryzys i najczęściej nie jest już w stanie reagować w decydującym momencie, kiedy walczy się o jak najlepszą pozycję na mecie. Poza tym każdy finisz jest inny, więc nie można powtarzać tego samego manewru kilka razy, bo rywale też obserwują

i szybko wyciągają wnioski. Najważniejsza sprawa to zajęcie dobrej pozycji do ataku. Najlepiej atakować z drugiej pozycji. Czasami jednak wjeżdżałem na stadion na trzecim, czwartym miejscu, a mimo to, wykorzystując błędy rywali, wygrywałem. Decyduje jednak przede wszystkim wrodzona szybkość. Byli kolarze, którzy w ten sposób odnosili większość sukcesów. Hanusik, Czechowski i wielu innych. Są jednak i tacy, którzy nie potrafią walczyć na finiszu. Klasycznym przykładem takiego zawodnika był Tadek Mytnik. Kiedy był w dobrej formie, bez problemów gubił rywali na trasie, ale nie umiał wygrać finiszu. Podejrzewałem zawsze, że był to efekt ciężkiej kraksy, jaką miał na początku kariery, po której pozostał mu jakiś uraz przed jazdą w tłoku. Niepowodzenia nadrabiał znakomitą jazdą na czas. Często finiszowaliśmy na stadionach, a tam bardzo ważne były nawyki, nad którymi trzeba było pracować latami. Kolarze nie lubili bieżni, a tam trzeba było walczyć o pozycję bez względu na to, czy jechało się w czołówce, czy na dalszych pozycjach. Jeśli ktoś uznał, że nie ma sensu finiszować i walczyć o dalekie miejsce, nie miał szans wyrobić w sobie odruchu, który nakazywał rozpoczęcie finiszu w momencie zbliżania się do bramy stadionu. Widziałem wielu dobrych kolarzy, którzy potrafili świetnie jeździć technicznie, a jednak kiedy widzieli bramę stadionu, tracili połowę wartości. Sam też miałem kłopoty z takimi końcówkami etapów. W 1969 roku nie potrafiłem na Wyścigu Pokoju na ostatnich pięciu etapach finiszować tak, by zdobyć bonifikatę, choć była jeszcze szansa wyprzedzenia Danguillaume’a. Analizując przyczyny porażek, doszedłem do wniosku, że nie mam nawyku finiszowania na stadionie. Od tej pory każdy trening w klubie w pełni sezonu kończył się finiszową rozgrywką, którą potrafiliśmy ćwiczyć aż do znudzenia. Było nas trzech: Macyszyn, Polańczyk i ja. Najczęściej dwóch jechało przeciwko trzeciemu, którego zadaniem było wywalczenie co najmniej drugiego miejsca. Wiele skorzystałem wówczas zwłaszcza z rad i wskazówek Macyszyna, który był mistrzem w rozgrywce finiszowej. W latach, kiedy nie startowałem w Wyścigu Pokoju, wielokrotnie przysłuchiwałem się dyskusjom trenerów i dziennikarzy, którzy ubolewali nad tym, że nie ma w drużynie kolarzy potrafiących wygrywać etapy. A skąd mieli tacy być, skoro nikt ich tego nie uczył podczas treningów? Zenek Czechowski, Zyga Hanusik, Zbyszek Krzeszowiec, Staszek Szozda czy ja trenowaliśmy końcówki sumienniej niż inne elementy i nic też dziwnego, że wygrywaliśmy wiele imprez.

Najpewniejszy przepis na wygrywanie kolarskich wyścigów jest prosty: być mocniejszym od innych. Zdecydowanie mocniejszym. Nie są wówczas ważne żadne układy, wstępne i późniejsze ustalenia. Zupełnie inaczej wygląda to wszystko w przypadku, gdy prezentuje się formę zbliżoną do innych. I tu dochodzimy do kolejnego wątku. Istnienie kolarskich „spółdzielni" było i jest faktem niezaprzeczalnym. Dziwiłem się zawsze tym, którzy twierdzili inaczej. Nie wiem, jak powstawały pierwsze kilkuosobowe układy, które później decydowały o losach wygranej. Nie pamiętam też, kiedy pierwszy raz wszedłem do spółdzielni. „Dogadywanie się" kilku zawodników przeszło z zawodowstwa. Nagrody pieniężne dzielone są więc solidarnie między udziałowców, bez względu na to, czy ktoś jest liderem drużyny, czy też tylko „woziwodą". Taki sposób dzielenia i pieniędzy, i zasług przyjęli amatorzy i było to o tyle zrozumiałe, że nikt nie wygrał żadnego wyścigu w pojedynkę. Cel układów to zawsze wygrana. W moich czasach „spółdzielnie" najlepiej prosperowały w ulicznych kryteriach. Zakładali je najczęściej zawodnicy z miasta organizującego wyścig, którym bardzo zależało na zwycięstwie, mniej natomiast na nagrodzie przypadającej w udziale najlepszemu. Dobierali sobie dwóch czy trzech kolarzy i po wyścigu dzielili się solidarnie zdobytymi nagrodami. Duże spółdzielnie tworzy się przy okazji wielkich imprez. Nagrody zdobyte podczas Wyścigu Pokoju dzieliło się na sześć równych części. Podobnie było w mistrzostwach świata, choć tu sprawa była trudniejsza. Dobry wynik osiąga jeden kolarz, a gratulacje i gratyfikacje dzieli się między wszystkich, ale potem, po powrocie do kraju, dodatkowe nagrody, z klubu, województwa, federacji, przyznawane są już tylko temu najlepszemu. „Spółdzielnie" pomagały w osiąganiu wyników i właściwie gdyby każdy na przykład podczas Wyścigu Pokoju jechał na swoje konto, trudno byłoby o sukcesy. Tak samo robili wszyscy liczący się na świecie kolarze. Kolarstwo rzadko jest sportem indywidualnym. Właściwie tylko podczas jazdy indywidualnej na czas, bo przecież nawet w momencie, gdy ucieka mała grupa, w której jest po jednym zawodniku na przykład z czterech drużyn, pozostali członkowie tych zespołów jadący w peletonie uniemożliwiają innym pogoń, starają się pomóc w rozwoju ofensywnej akcji. W istnieniu takich układów nie ma nic złego, ale inaczej sytuacja wygląda, kiedy kolarz jednej drużyny stara się przekupić rywali. Tak było choćby podczas mistrzostw świata zawodowców w 1978 roku, kiedy to Dietrich Thurau opłacił swych największych konkurentów, by zdobyć tytuł

mistrza świata. Podczas mistrzostw świata w Valkenburgu, także w wyścigu zawodowców, holenderska „spółdzielnia” jechała od początku tak, by pomóc w odniesieniu zwycięstwa Raasowi. Nie zawsze robili to zgodnie z przepisami i stąd po sukcesie Holendra trwały dyskusje, czy nie należy go zdyskwalifikować, gdyż w początkowej fazie wyścigu wjeżdżał na wzniesienia popychany przez kolegów i drużynę. Był też i w naszym kolarstwie okres, kiedy grupa najsilniejszych jeszcze przed zawodami przydzielała mistrzowskie tytuły. Zdobywali je ci, którzy w innych okolicznościach, na innych imprezach, mieli największy wkład w sukces kolegi. Dalekie miejsce na Wyścigu Pokoju, zajęte na skutek jazdy z myślą o sukcesie drużyny czy rodaka będącego na najlepszej pozycji indywidualnej, dawało duże szanse na mistrzostwach Polski. Tam też spłacało się wszelkie długi wdzięczności, jakie pozostawały do uregulowania sprzed kilku nawet lat. Sprawa była honorowa i prestiżowa, niepociągająca żadnych zobowiązań finansowych. Trwało to przez kilka sezonów, ale wkrótce umarło śmiercią naturalną. Nie dawało w gruncie rzeczy nikomu zadowolenia z wywalczonego tytułu mistrza Polski. Za moich czasów ostatnim z takich „robionych” wyścigów o mistrzostwo Polski był wyścig w Zakopanem, w 1974 roku, który miał wygrać Tadek Mytnik, ale… nie wygrał. Przed startem wszyscy byliśmy zgodni, że jemu najbardziej należy się tytuł mistrzowski, i pod tym kątem przebiegały wszystkie akcje. W czołówce jechało pięciu kadrowiczów i nic nie zapowiadało, że należy zmienić wcześniejsze ustalenia. Ale kilkadziesiąt kilometrów przed metą Tadek przebił gumę. Szosa się wspinała, zmienił szybko koło, strata była jednak znaczna, zwłaszcza że Staszek Szozda mocno podkręcił tempo. Zauważyłem to, podjechałem do Staszka i mówię: „Co robisz? Przecież Tadek dochodzi”. Mytnik miał tego dnia wybitnego pecha. Kiedy do czołówki brakowało mu już tylko kilkadziesiąt metrów, przebił po raz drugi dętkę i historia się powtórzyła. Został, a na czoło wyszli ci, którym była na rękę jego nieobecność. Podjechał do mnie Staszek Szozda z propozycją, że jeśli Tadek nie dojedzie, to może on powalczy na finiszu. Kilka tygodni wcześniej zdobyłem tytuł górskiego mistrza Polski, Stach był drugi, pomyślałem sobie: dobrze, tym razem może być odwrotnie, zwłaszcza iż wcześniej, w Bierutowicach, walczyliśmy na finiszu, ustalając wcześniej kolejność na mecie. Zgodziłem się, pod warunkiem że Tadek rzeczywiście nie dojdzie do grupy. Wkrótce jednak spostrzegłem, że Staszek chce mnie wykiwać. Z grupy odjechało dwóch zawodników:

Edward Barcik i Józef Kaczmarek. Szybko zdobyli przewagę i nikt ich nie gonił. Pytam więc Szozdę:

– Co jest grane?

– No wiesz – mówi – oni też są z LZS-u.

– W takim razie będę ich gonił – odkrzyknąłem.

I goniłem długo, z Zakopanego aż na Cyrhlę. Potem znów zaczęło się wszystko mieszać. Odskoczył Wojtek Matusiak, chwilę później znów ktoś próbował swej szansy. Ponownie goniłem, Staszek siedział mi na kole. Na ostatnich kilometrach jeszcze raz wszystko się poplątało. Jechałem w środku grupki, na czele Barcik, za nim Szozda. Na ostatnich 300 metrach dali sobie zmianę jak na torze podczas wyścigu amerykańskiego, czyli za rękę. Tego było za wiele. Postanowiłem włączyć się do walki i na ostatnich metrach pogodziłem i Staszka, i innych, mijając jako pierwszy linię mety.

Od tamtych mistrzostw Polski znów powróciło prawdziwe ściganie. Nie było ani układów, ani wcześniejszych ustaleń. Na tych samych mistrzostwach rozpoczęła się też rozdmuchana przez dziennikarzy „wojna" między mną i Staszkiem. Jej początek był tuż za metą wyścigu o mistrzostwo Polski, kiedy Stach, nie bacząc na zebranych wokół kibiców, dziennikarzy, sędziów i organizatorów, nie przebierając zbytnio w słowach, powiedział, co o mnie myśli. Nie dał się uspokoić, a co więcej, zapowiedział, że od tej pory na żadnym z wyścigów nie spuści mnie z oka, nie da mi wygrać, raczej doprowadzi do tego, by wygrał ktoś trzeci. Trzeba pamiętać, że latem 1974 roku Staszek był u szczytu popularności. Wygrał Wyścig Pokoju i zapewne męczyła go świadomość, iż nie oznacza to wcale, że jest najlepszy w kraju. Po mistrzostwach Polski startowaliśmy w kilku wyścigach w okolicach Szczecina. Rzeczywiście Stach konsekwentnie utrudniał mi życie, ale przegrywaliśmy razem, bo ani ja, ani on nie zabieraliśmy się w żadnych ucieczkach, a wyścigi wygrywali inni. Nie dochodziło między nami do poważniejszych spięć, ale odnoszę wrażenie, że w tym okresie mieliśmy siebie nawzajem dosyć. Przed mistrzostwami świata w Montrealu wyjechaliśmy do Hiszpanii. Wyścig Dookoła Toledo organizowany był przez słynnego Bahamontesa. Wygrał Staszek, ale wszyscy mieliśmy udział w jego sukcesie, pomagając mu solidarnie.

Pamiętam nasze pierwsze spotkanie, zwłaszcza że mając 20 lat, pokonałem wielkiego mistrza na pierwszym etapie wyścigu Dookoła Mazowsza. Zaatakowałem na jakimś koszmarnie trudnym zakręcie kilometr przed metą. Zdobyłem 30 metrów przewagi i mimo iż Ryszard odrabiał metr po metrze, zachowałem pół roweru przewagi na mecie, odnosząc jeden ze swoich bardziej pamiętnych sukcesów. Wielkim walorem Szurkowskiego była siła i wytrzymałość. Tym górował nad rywalami. Jeździł tez bardzo ekonomicznie. Umiał się oszczędzać i atakował tylko wtedy, kiedy mogło to przynieść owoce. Robił to z wyrachowaniem, ale to tez świadczy o jego mistrzostwie. Rywali męczył wyższością taktyczną, miał wspaniały zmysł taktyczny.

LECHOSŁAW MICHALAK

Ur. 1956. Jeden z najlepszych sprinterów wśród szosowych kolarzy naszego kraju lat 80. Nic więc dziwnego, że na podium etapów i wyścigów stał łącznie 553 razy (201-158-194), przejeżdżając łącznie w czasie swojej kariery 351 000 kilometrów. Największymi sukcesami Lechosława Michalaka były zwycięstwo w Tour de Pologne (1977), 16 tytułów mistrza Polski różnych kategorii (w tym w jeździe drużynowej na czas, ze startu wspólnego [1984] i górskie mistrzostwo Polski seniorów [1985]). Poza zwycięstwami w Polsce odnosił także sukcesy w wielu innych krajach (Anglia, Niemcy, Meksyk, Włochy, Francja, Holandia).

Wyścig drużynowy w Montrealu – 7. miejsce. Dalekie, ale nie dlatego, że – tak jak twierdzili niektórzy – ścigaliśmy się ze Staszkiem, nie myśląc o wyniku drużyny. Nie pamięta się o waśniach, wcześniejszych nieporozumieniach. Nie ulega wątpliwości, że Stach pilnował mnie podczas wyścigu indywidualnego. Na tym wyścigu chciał być ode mnie lepszy. Mierzył wysoko, w mistrzowski tytuł i zapewne oczekiwał ode mnie rewanżu za Barcelonę. Kiedy na okrążenie przed metą wyścig prowadziło 11 zawodników, a wśród nich czterech Polaków: Staszek, Janusz Kowalski, Józef Kaczmarek i ja, podjechał do mnie Stach i pyta: „Rysiek, pomożesz mi?”. Pamiętając i o Zakopanem, i kilku innych wyścigach, a także o buńczucznych wypowiedziach, w których mówił, że nie potrzebuje mojej pomocy, odparłem: „Siadaj mi na kole, jak zdołasz wyjść na ostatnich metrach, będziesz mistrzem świata”. Uważam, że było to uczciwe postawienie sprawy, tym bardziej że w jakimś tam stopniu gwarantowało sukces Polakowi, a to na mistrzostwach świata powinno liczyć się najbardziej. Na ostatnim okrążeniu mnożyły się próby ucieczek. Rywale, widząc naszą liczebną przewagę, starali się rozerwać grupę. Zwłaszcza Czapłygin co chwilę podejmował próby odjazdu. Niemal za każdym razem sam likwidowałem ucieczki. Józef Kaczmarek był już zmęczony i od razu przyznał, że nie będzie finiszować, bo jest „podjechany”. To samo twierdził Janusz Kowalski, Stach zaś głównie jechał za mną, pilnując swych spraw. Gdzieś na dwa–trzy kilometry przed metą Szozda odjechał z Włochem Algerim, a ja popędziłem za nim

z Gusjatnikowem.. Dogoniliśmy ich na szczycie podjazdu i już skończyła się wspólnota interesów, a szkoda, bo przewaga była taka, że warto było próbować i jechać do mety. Nie chciał dać jednak zmiany ani Rosjanin, ani Włoch, ani Staszek. Im się nie dziwię, bo tak jak rok wcześniej w Barcelonie nas było dwóch i mieliśmy 50 procent szans na zwycięstwo. Dziwię się natomiast Staszkowi. Po raz ostatni Czapłygin zaatakował na prostej przed metą. Siedemset metrów do kreski. Nastąpiło to w momencie, kiedy kasowali ucieczkę naszej czwórki. Jechałem na pierwszej pozycji i nie było już czasu na żadne przetasowania. Musiałem skoczyć natychmiast za Rosjaninem, bo inaczej sam dojechałby do mety. Trzysta metrów przed linią jechaliśmy niemal wszyscy razem. Odbiłem w prawo, by finiszować tuż przy szpalerze ludzi. Staszek „usiadł mi" na koło. Już wtedy wiedziałem, że głównym jego celem jest wygranie ze mną na finiszu, bez względu na to, kto będzie pierwszy. Nie mogłem już zejść z prowadzenia, rozpocząłem więc długi finisz. Pięćdziesiąt metrów przed metą byłem jeszcze pierwszy, ale czułem, że zaczynam wytracać szybkość, że nie mam już sił, by mocniej nacisnąć na pedały. Dwadzieścia pięć metrów przed metą zauważyłem, że ktoś mnie wyprzedza. Za metą dopiero zorientowałem się, że był to Janusz Kowalski.

– Co ty zrobiłeś?! – krzyknął po przejechaniu linii mety, jak gdyby jeszcze nie zdając sobie w pełni sprawy z tego, czego dokonał. Było to jego pierwsze zwycięstwo w sezonie. Właśnie na mistrzostwach świata. Nie wiem, czy ktoś inny może poszczycić się takim rekordem. Tęczowa koszulka mistrza świata zdobyta przez Janusza w Montrealu wpłynęła korzystnie na jego samopoczucie. Zmieniła się jego psychika, nabrał pewności siebie, a że był talentem olbrzymim, toteż nic dziwnego, że i później osiągał dobre wyniki, choć moim zdaniem nie wykorzystał wszystkich swych możliwości. Był kolarzem wszechstronnym, jeżdżącym dobrze na czas, świetnie w górach i bardzo dobrze na finiszu. Może fakt, że zdobył tytuł mistrza świata po zaledwie dwurocznym pobycie w kadrze, wpłynął na niego demobilizująco. Potem nie zawsze potrafił narzucić sobie ostry reżim treningowy, który doprowadziłby go do dalszych sukcesów.

Nie mam wyrzutów sumienia związanych ze startem w Barcelonie. Staszek mógł być w Montrealu mistrzem świata. Gdybym jechał tak jak on na drugiej pozycji na kilkaset metrów przed metą, umiałbym

wykorzystać rozprowadzenie i nie dałbym sobie odebrać zwycięstwa. Nie wytrzymał tempa i dlatego był nie pierwszy, a czwarty, chociaż wracając pamięcią do tamtych dni, jestem przekonany, że mogło być inaczej, gdyby zdecydował się wcześniej zaatakować wraz ze mną, bo ani Gusjatnikow, ani Algeri nie mogliby nam przeszkodzić w zajęciu dwóch czołowych miejsc. Być może powtórzyłaby się Barcelona, a może on byłby pierwszy, a ja drugi?

Staszek załamał się po tym wyścigu. Nie przyszedł na wspólną kolację, ale odnoszę wrażenie, że zły był bardziej na siebie niż na mnie. Rzadko kiedy przegapiał tak znakomite okazje, a wtedy w Montrealu miał niepowtarzalną szansę na to, by spełniły się jego marzenia. Wydawało mi się, że konflikt między nami skończył się po tym wyścigu, ale tuż przed Tour de Pologne usłyszałem, jak Staszek szumnie zapowiadał, że tego wyścigu nie wygram na pewno, że on się o to postara. A więc jednak zadra pozostała mu w sercu i nieskory był do złożenia broni. Wyścig Dookoła Polski przegraliśmy na etapie do Kamiennej Góry. Początkowo nic nie zapowiadało naszej klęski. Grupa czołowa rozerwała się na dwie części, a w pierwszej nie było zawodowców. Najpierw jechaliśmy zgodnie, ale wkrótce coś zaczęło się psuć, zawodnicy dołączyli, potem „poprawili” i tak zamiast na czele znaleźliśmy się z tyłu. Początkowo wydawało mi się, że taki układ odpowiada Staszkowi, on tracił szanse na wygranie wyścigu, ale ja też nie miałem już czego szukać w tej imprezie. Siedem minut, potem dziesięć i 14. Po drodze był sok z czarnej porzeczki, a nie piwo, o którym swego czasu tyle się pisało, ale przecież w tym momencie nie miało to już żadnego znaczenia. Rywalizacja nasza na tej imprezie ograniczała się już tylko do wygrywania lotnych premii, etapów, zdobycia pierwszego miejsca w klasyfikacji górskiej i na najaktywniejszego kolarza. Jednego dnia walczyliśmy o zwycięstwo, po to by następnego przyjechać w środku peletonu…

Rywalizowaliśmy i na innych imprezach, wreszcie w 1975 roku wystartowaliśmy razem w Wyścigu Pokoju. Chyba mam rację, twierdząc, że Staszek wtedy był zły nie dlatego, że ja wygrałem wyścig, lecz że on go przegrał. Niby sprowadza się to w efekcie do tego samego, ale to nie jest to samo.

Staszek, którego zawsze ceniłem za jego kolarskie umiejętności, miał jeszcze jedną dodatnią cechę. Chyba poza jednym wyjątkiem, kiedy to

podczas jakiegoś telewizyjnego programu zmieszał mnie niemalże z błotem, nigdy nie wypowiadał się o mnie niepochlebnie. Przynajmniej publicznie. Teraz, po kilku latach, zastanawiam się, czy sprawa warta była aż tak wielkiego rozgłosu. W gruncie rzeczy może dobrze się stało, bo więcej było prawdziwego ścigania, a na naszej dodatkowej rywalizacji polskie kolarstwo więcej zyskało, niż straciło, więc chyba nie ma o co kruszyć kopii.

Szozda był kolarzem znakomitym, był też człowiekiem o wielkich ambicjach. Chciał być najlepszy, doskonale to rozumiem i nie mogę mieć mu tego za złe. Wielokrotnie był ode mnie lepszy i miał prawo, a nawet obowiązek podjęcia rywalizacji, którą prowadziliśmy długo, co i o nim, i chyba o mnie dobrze świadczy. Żałuję, że teraz takich zawodników jest już coraz mniej, może też dlatego kolarstwo staje się pomału sportem dla ugrzecznionych chłopców, brak mu zadziorności, elementu hazardu i walki, której i on, i ja byliśmy zwolennikami.

Rozczaruję tych, którzy myślą, że element walki między nami przeniósł się i poza kolarską trasę. Nic podobnego. Na zgrupowaniach czy wyścigach często mieszkaliśmy, dzieląc wspólny pokój, jeździliśmy razem na lampkę wina i na lody. Wspólnie dyskutowaliśmy o wyścigach, o sposobie ich rozegrania, godzinami rozmawialiśmy na tematy kolarskie. Na mistrzostwach świata w Mettet w 1975 roku podczas jazdy drużynowej, kiedy na kilkanaście kilometrów przed metą mieliśmy ten sam czas co Rosjanie, zagrzewaliśmy się wzajemnie do walki, podtrzymywaliśmy się na duchu.

Dla wielu osób dosyć wczesne zakończenie kariery sportowej przez Staszka może być zaskoczeniem, z pewnością pod względem fizycznym był tak wytrenowany, że mógłby jeszcze jeździć przez kilka sezonów. Moim zdaniem na jego decyzję, poza względami czysto osobistymi, wpłynął fakt zmęczenia psychicznego, co rzutuje na rozwój kariery wyczynowej. Dla mnie strona psychiczna jest tak samo ważna, jeśli nawet nie ważniejsza, jak fizyczne przygotowanie. Stach spalił się szybko, pod koniec kariery stał się bardzo nerwowy. Pamiętam, jak pokrzykiwał na tych, którzy jechali w czołówce, ale nie mogli dać zmiany, bo po prostu nie mieli już siły. Nie rozumiał tego, a niepochlebne uwagi pod adresem innych były objawami wyczerpania. Coraz rzadziej potrafił „urwać” z koła rywali i wygrać zdecydowanie. A przecież z tego kiedyś słynął i nie mógł się może z tym faktem pogodzić. Szukał

możliwości obrony i chyba dlatego coraz częściej narzekał na zdrowie, widząc w tym część usprawiedliwienia dla swoich porażek i niepowodzeń. Widziałem to chyba wcześniej niż on sam, a może wcześniej od niego zacząłem dostrzegać i kojarzyć pewne fakty. Przed igrzyskami olimpijskimi w Montrealu na zgrupowaniu w Zakopanem mieszkaliśmy razem. Któregoś dnia wróciliśmy z treningu. Wykąpałem się, wracam do pokoju, patrzę: Staszek siedzi, głowa oparta na łokciach. Nic nie mówi. Minęło kilkanaście minut, siedzi dalej i milczy.

– Staszek, co ci jest, do cholery?!

– Siedzę i zastanawiam się, czy to wszystko ma sens. Czasami jestem zdecydowany rzucić to wszystko, dać sobie spokój. Nie wytrzymuję już chyba obciążenia psychicznego. Staję się nerwowy, obrażam ludzi…

Staszek był tak ambitny, że długo rozpamiętywał każde niepowodzenie, nawet podczas treningu. Właśnie tamtego dnia jechaliśmy „tempówki”, parami. Jechałem z nim i jak to miałem w zwyczaju, na ostatniej zrobiłem sprawdzian. Po to, by przekonać się, jakie są moje możliwości, sprawdzałem innych, a tego dnia przyszła kolej na Staszka. Na odcinku kilkuset metrów nie był w stanie „złapać” koła. Jechał dwa, trzy metry za mną. Dla laika jest to być może sprawa bez większego znaczenia, ale dla kolarza tej klasy była to klęska. Nie wrócił z nami z treningu, był podłamany, a ja z przykrością stwierdziłem, że od tej pory zdarzało mu się to coraz częściej.

Poświęciłem Staszkowi sporo miejsca, ale zasłużył na to. Był kolarzem wielkiej klasy, myślę, że kilku cierpkich uwag pod swoim adresem nie weźmie mi za złe, w końcu przez wiele lat pędziliśmy ten sam niełatwy sportowy żywot.

U szczytu kariery byłeś ogromnie popularny. Chyba trudno to dzisiaj opisać, nawet gdy porówna się do ciebie Roberta Lewandowskiego czy Adama Małysza. Brakowało ci tego później?

Powiem tak: kiedy człowieka stać na supersamochód, to go sobie kupuje. Później jednak coś się w życiu zmienia, świat pędzi do przodu, a człowiek nie ma już pieniędzy na nowe auto. Jeździ więc tym starym, choć już nie jest takie szybkie. Tak samo było ze mną. Gdybym karierę skończył jednego dnia, a chciałbym dalej się ścigać, to pewnie bolałoby mnie bardziej. Ale ze mną było inaczej. W 1974 roku powiedziałem, że nie chcę już jechać na Wyścig Pokoju. Trenerem był Wojciech Walkiewicz i nie zamierzałem uczestniczyć w takich układach. Przegrałem w Anglii o 6 sekund przez głupotę drużyny. Rok później trenerem został Madaj i przeprowadził ze mną rozmowę. Zostałem w kadrze, umówiliśmy się, że zostanę do igrzysk. Ale o Wyścigu Pokoju nie myślałem. A psychika działa tak, że kiedy człowiek się na coś nie nastawia, to nie do końca wszystko wychodzi. Nie wychodziło mi zbyt wiele, ale nawet nie chciałem chyba aż tak bardzo się starać. Nie chciałem jechać, żeby dać plamę. Później się poprawiło i bez zagięcia zaczęło mi wychodzić. Zacząłem wygrywać, ale mówiłem, żeby szykowali na moje miejsce innych. Zależało mi na mistrzostwach świata. Mówię o tym, żeby poruszyć temat popularności czy raczej ucieczki przed kibicami, bo tak naprawdę w ten sposób trzeba to nazwać. Czasem musiałem uciekać tylnymi drzwiami. W 1976 roku i w dwóch kolejnych latach mogłem jechać, bo wygrywałem z tymi, którzy się ścigali. No ale mnie nie było, więc to gasło. Ludzie mnie pamiętali,

krzyczeli: „Jedź i wygraj”, ale to już było poza mną. A po roku 1980 okazało się, że zmienia się pokolenie, kadra nie jest mi też potrzebna, więc jakoś się to rozeszło. Znowu posłużę się przykładem skoków narciarskich. Skąd były zwycięstwa kadry Stefana Horngachera? Z umiejętności, oczywiście, ale też z tego, że Austriak potrafił wprowadzić odpowiednią atmosferę. To samo kiedyś umiał zrobić Łasak, a później Madaj. Każdy chciał lepszego wyniku, każdy pracował. Później w kolarstwie to się posypało. W 1980 roku wygrałem jeden z wyścigów ze wszystkimi najlepszymi w kraju, ale nie czułem się dobrze w grupie. Każdy ciągnął w swoją stronę, każdy był inaczej faworyzowany. Uznałem, że wygram to, co mogę w Polsce, i tyle. A później pojechałem do Francji i się skończyło. Tak wielkich sukcesów kolarskich jak nasze pokolenie następcy już nie odnosili.

Mówisz: „ucieczka przed kibicami”. To przenośnia?

A skąd, mówię dosłownie. Podczas Wyścigu Pokoju pod hotel autokar podjeżdżał tak, że jego drzwi prawie stykały się z drzwiami hotelu, bo jak inaczej? Kiedy jednak byłem gdzieś w Starachowicach czy innych miejscowościach, mogliśmy się kąpać w internatach. Tylko żeby to zrobić, trzeba było wyjść. A tam czekało czasem kilkanaście tysięcy ludzi. I każdy chciał autograf czy poklepać cię po plecach. Niekiedy trzeba było wychodzić przez kotłownię i stamtąd ruszać szybko rowerem. Ja wiem, że czasem to był zawód dla kibiców, ale nie mogłem inaczej. Pamiętam etap Wyścigu Pokoju do Poznania, zajęliśmy pierwsze trzy miejsca w 1970 roku. I wiecie co? Wyglądało to tak jak na placu Świętego Piotra, gdy ludzie wywoływali Jana Pawła II. Tysiące ludzi stało pod oknem i skandowało nasze imiona, żebyśmy się im ukazali w oknach. Trzeba było wyjść i pomachać. Nie było mowy o tym, żeby przejechał chociaż tramwaj czy samochód. A to był wieczór. Na Stadion Dziesięciolecia w 1975 roku przyjechał kordon milicji na koniach. Chwilę za długo rozmawiałem z telewizją i ludzie zaczęli przeskakiwać przez barierki, na płycie było od nich gęsto. Tłum zaczął falować, ja razem z nim. Nie mogłem stać. Wjechało kilkunastu milicjantów na koniach i dopiero mogłem się ruszyć. Tyle że zerknąłem na ziemię, a tam leżały damskie torebki, buty i inne rzeczy, które ludzi pogubili. Wyprowadzili mnie jakoś, wsiadłem do auta i po drodze, wzdłuż całych Alei Jerozolimskich, stały ogromne tłumy ludzi. Wszystko z powodu kolarstwa. To jednak minęło. Przyglądam się dzisiaj

temu, jak obecnie sławni ludzie reagują na zainteresowanie. Taki Adam Małysz miał to szczęście, że skakał od końca listopada do marca, a sezon kolarski trwa jednak dłużej. Do tego jeździliśmy w prawie wszystkich miasteczkach w Polsce. Ostatnią przygodę z dreszczem przeżyłem w Sanoku podczas Tour de Pologne w 1984 roku. Nie pamiętam, kto wygrał etap, ale za metą uciekłem do autobusu. Byłem już starym kolarzem, którego pamiętano z Wyścigu Pokoju. Rower został stratowany, ale wsiadłem. A tu po chwili autokar zaczął się bujać na boki. Kilka tysięcy ludzi wokół domagało się, żebym wyszedł. Tylko jak wejść w takim tłum? W końcu kierowca odważył się powoli ruszyć i tak centymetr po centymetrze, tym bujającym się autobusem, jechaliśmy i udało się jakoś wydostać. To wszystko jednak dotyczyło mnie coraz mniej. Wiedziałem, że jestem potrzebny kibicom, ale ja już byłem gdzie indziej. Ich owacje i uznanie nie sprawiały, że rosłem. Wygrywałem czy przegrywałem kryterium w Białymstoku, ale i tak było już po herbacie. Długo jednak o mnie pamiętali. Czasem zdarzało się, że klub nie jechał na jakiś wyścig, ale organizator przysyłał samochód lub pokrywał koszty podróży i fundował dodatkową nagrodę, żebym tylko stanął na starcie. Zainteresowanie, presja i oczekiwania to nic prostego, ale dla sportowca, który chce wygrywać, są potrzebne. Każdy zawodnik, który jest na szczycie, na mecie lub podczas wywiadu dziękuje kibicom. I to nie są puste słowa. Pamiętam czasy mojej świetności. Wracałem do domu, mieszkałem wtedy we Wrocławiu, wsiadałem na treningu na rower i zsiadałem z niego dopiero pod domem. Nie mogłem się nigdzie zatrzymać. Prawie wszyscy, którzy jeździli rowerem, mówili, że są Szurkowskim, Szozdą lub Mytnikiem, ale najczęściej mną. Kiedy więc jechałem w kierunku Jelcza, Sobótki czy Oleśnicy, musiałem śmigać bez zwalniania. Kibic jest fajny i bardzo potrzebny, ale nie zawsze rozumie zawodnika. Kiedy więc człowiek mruknie, że jest zmęczony, to słyszy, że ktoś kibicował i trzymał kciuki, a tu takie gwiazdorzenie. Nie chodziłem więc na zakupy czy na basen. Jeśli już, to w miejscach, gdzie ludzie przyzwyczaili się do obecności kolarzy. Poza tym kolarstwo ma to do siebie, że człowiek nie powinien zbyt wiele chodzić, zwłaszcza w trakcie trwania sezonu. Kiedy już więc byłem gdzieś z żoną, to ona chodziła po sklepie, a ja siedziałem na krawężniku. A wtedy były kolejki. Szurkowscy też musieli w nich stać. Szło się pół godziny przed otwarciem do sklepu po mięso, a tam i tak już ktoś czekał. Wracając jednak do sedna: popularność się skończyła,

szczególnie kiedy wyjechałem do Francji. Tam też wygrywałem, a byli i inni Polacy, bo przecież ścigali się także Mytnik, Brzeźny czy Czaja.

Wszystkie wypowiedzi o Ryśku muszą być bardzo podobne. Między nami jest dziewięć lat różnicy, więc początkowo te nasze wspólne wyścigi były dla mnie nie byle jakim przeżyciem. Ciągle byłem najmłodszy, w klubie, w kadrze. Niestety, to nie trwało wiecznie. Ze wspólnych naszych startów w Auxerre, we Francji pamiętam jego niebywałą serię zwycięstw. Rysiek wygrał 13 wyścigów z rzędu (!), walcząc z czołówką francuskich amatorów, a w jednym z tych wyścigów rozprawił się ze śmietanką zawodowców. Kiedy Szurkowski „złapał nogę", wtedy nie było na niego silnych. Był Merckx wśród zawodowców i był Szurkowski w kolarstwie amatorów. Nie było i już nie będzie takiego mistrza…

STANISŁAW CZAJA

Ur. 1955. Był najmłodszym zwycięzcą ośmioetapowego Bałtyckiego Wyścigu Przyjaźni w 1975 roku. Miał zaledwie 20 lat i po tym sukcesie „wpadł w oko" trenerowi kadry Karolowi Madajowi. Był powołany do kadry olimpijskiej przed igrzyskami w Montrealu z założeniem, że docelową dla niego imprezą będą igrzyska w Moskwie (1980). Brązowy medalista mistrzostw Polski w 1977 roku (tytuł w Żywcu zdobył Tadeusz Zawada), jeździł z powodzeniem przez kilka sezonów we Francji.

Trudny i świetnie zorganizowany przez „Naszą Trybunę” jest wyścig Dookoła Mazowsza. Teren płaski, ale długie etapy sprawiają sporo kłopotów tym, którzy nie poprzedzili startu solidnymi przygotowaniami. Drugą znakomitą imprezą jest wyścig pasmem Gór Świętokrzyskich, trudny, męczący, gdzie głównym problemem jest znalezienie dobrej okazji do pogubienia rywali, gdyż „góry” w nazwie mają charakter li tylko symboliczny. Te prawdziwe góry można spotkać na Pucharze Karkonoszy i Małopolskim Wyścigu Górskim, które zajmują w kalendarzu startowym – i słusznie – eksponowane miejsce. Właściwie pod względem trudności, a czasem i organizacji, biją na głowę wiele modnych zagranicznych imprez. Wyścig małopolski poprzedzany jest kryterium ulicznym w Krakowie o Złoty Pierścień, ale byłbym zbyt złośliwy, twierdząc, że znakomitą rokrocznie obsadę wszystkich najlepszych szosowców Polski zawdzięcza on głównie atrakcyjnej nagrodzie, jaka czeka na zwycięzcę kryterium. Złoty pierścień o wadze 17–20 g kusi niemal wszystkich, jednak dużą rolę odgrywa fakt, że wyścig ten, rozgrywany zawsze w czerwcu, stanowi idealne przygotowanie do drugiej części sezonu, a pośrednio do mistrzostw świata.

Puchar Karkonoszy ostatnio był organizowany tuż przed mistrzostwami świata i stanowił niejako końcowy sprawdzian kadrowiczów. Nie zawsze jednak ci, których czeka niebawem walka o tęczową koszulkę, chcą zdradzać formę i po dwóch, trzech etapach,

zazwyczaj na ostatnim, traktują start ulgowo, jadąc w spacerowym tempie. Któregoś roku organizator wyścigu tak się tym przejął i zdenerwował, że przez sędziego głównego zapowiedział, iż nagrody zostaną zmniejszone o 50 procent, o ile nie zaczniemy się ścigać. Biedny organizator został wyśmiany, a z peletonu odezwały się okrzyki: „Możemy jeszcze dopłacić…”. Kiepski to był żart, ale i wśród kolarzy istnieje gradacja imprez krajowych według cennika nagród. Wyścig o Puchar Karkonoszy nie zajmuje w nim poczesnego miejsca. O zarobkach kolarzy krążą niesamowite opowieści, stawia się nas niemal na równi z piłkarzami, ale o takich wynagrodzeniach możemy tylko marzyć.

Pomijając kilka imprez ważnych z punktu widzenia szkoleniowców, zawodnicy wybierają oczywiście te, w których są najlepsze nagrody. I jest to też zjawisko normalne. Na całym świecie w wyścigach amatorów są ustalone nagrody pieniężne dla najlepszych. Minęły czasy, kiedy podczas na przykład wyścigu Dookoła Polski dobry kolarz wygrywał siedem radioodbiorników, cztery prosiaki, cztery jednakowe kilimy i zestaw garnków, po czym nie wiózł tego nigdy do domu, bo naraziłby się żonie, lecz sprzedawał nagrody „na pniu”, przywożąc do domu gotówkę.

Na dużych imprezach nagrody idą do wspólnego worka i są dzielone między członków jednego zespołu. Tak jest podczas Wyścigu Pokoju, wyścigu Dookoła Polski i wielu innych imprez krajowych i zagranicznych. Ma to swoje dobre i złe strony. Dobre – bo wygrać może tylko jeden, a często na sukces pracuje kilku zawodników, ale też złe, gdyż czasami zdarza się, że słabszego kolarza zadowala miejsce w drużynie, pomoc z jego strony jest niewielka, a ma prawo do jednakowej premii. Złotym środkiem byłoby chyba premiowanie w zależności od udziału w sukcesie, ale to nie jest i nigdy nie było proste do zrealizowania. O ile pamiętam, zdarzyło się tak ze dwa razy podczas Wyścigu Pokoju. Nie należy tu jednak zrównywać wkładu pracy i zajętego miejsca. Często miejsce może być bardzo odległe, udział w sukcesie kolegi zaś olbrzymi, i odwrotnie – dobre miejsce i „obijanie” się przez cały etap, a często i wyścig.

Najlepszy pod względem wyników był Wyścig Pokoju w 1970 roku, kiedy to wygraliśmy dziewięć etapów indywidualnie, a wielokrotnie zajmowaliśmy drugie i trzecie miejsca. Z podziału nagród na każdego

przypadło po około 17–18 tysięcy złotych. Suma duża, ale na to trzeba się solidnie napracować, kręcąc na rowerze przez ponad dwa tygodnie. Wtedy nie było za końcowe zwycięstwo samochodu, a w nagrodę za pierwszy sukces w tej imprezie otrzymałem przepiękny serwis na 12 osób z miśnieńskiej porcelany, który zamiast zachować i przechowywać jak największy skarb, odstąpiłem za kilkanaście tysięcy złotych. Gdybym wtedy myślał tak jak dziś, spłaciłbym kolegów z zespołu i zatrzymał dla siebie nagrodę mającą nie tylko materialną wartość.

W roku następnym, kiedy wyścig kończył się w Pradze, a także później, w latach 1973–1975, główną nagrodę stanowił samochód, a jego wartość też była dzielona pomiędzy członków zespołu, ten zaś, kto zabierał samochód, spłacał kolegom 5/6 jego wartości.

Wyścig Pokoju. 1973 rok
Fot. Maciej Billewicz

Istnieje też wiele poglądów na temat wyścigów zagranicznych. Często odnosiłem wrażenie, że już sam fakt wyjazdu do Francji, Austrii czy Anglii wywołuje wśród mych antagonistów zawiść, że wszyscy oni już przed startem zastanawiają się głównie nad tym, ileż to ja tam zarabiam dolarów. Muszę ich rozczarować. Spośród wielu znanych mi imprez wieloetapowych na zachodzie Europy najwyższe nagrody są chyba na wyścigu Dookoła Anglii. Na jednym z nich, kiedy byłem o krok od wygrania całej imprezy, a ja i koledzy często zajmowaliśmy miejsce w czołówce, wróciłem do kraju i wpłaciłem na konto 300 funtów. Była to cała zdobycz dwutygodniowej imprezy, wygranych etapów i drugiego miejsca w klasyfikacji generalnej.

Za tytuł mistrza świata zgodnie z regulaminem UCI dostałem 144 dolary, a nie 1440, jak chcieli złośliwi, a może tylko źle poinformowani, bo przecież był to pierwszy tytuł mistrza świata wywalczony przez kolarza z Polski.

Na przestrzeni 12 lat (1968–1979) zdobyłem 11 tytułów mistrza Polski: pięć w wyścigu indywidualnym, dwukrotnie w wyścigu parami, dwukrotnie w wyścigu drużynowym, raz w wyścigu górskim i raz w wyścigu przełajowym, w którym, jak się okazało, jestem mistrzem niepokonanym, gdyż startowałem pierwszy i… ostatni raz. Nie wszystkie te starty pozostały mi głęboko w pamięci, nie na wszystkich być może działo się coś godnego uwagi, były jednak i takie, o których mówi się do dziś, które i ja będę zapewne wspominał przez długie lata…

Lubię wyścigi o mistrzostwo Polski. Dosyć szybko doszedłem do wniosku, że należy się do nich solidnie przygotowywać, że nie można przyjechać na start, wracając z trudnej imprezy, że przed startem musi być kilka dni odpoczynku fizycznego i psychicznego, by podołać trudnościom tej imprezy. Chyba jako pierwszy kolarz w Polsce, a może tylko jeden z pierwszych, wprowadziłem zwyczaj zabierania ze sobą na mistrzostwa Polski dwóch rowerów.

Zabezpieczałem się w ten sposób przed złym losem; ileż to razy widziałem stojących na poboczu szosy kolarzy, czekających, aż klubowy mechanik usunie defekt, tracących sekundy i minuty nie do odrobienia. Początkowo patrzono na mnie jak na wariata, pokazywano palcem, ale wkrótce znalazłem wielu naśladowców, a ten mój drugi zapasowy rower przyczynił się do zdobycia przeze mnie nagrody Fair Play UNESCO…

Było to na mistrzostwach Polski w 1970 roku. Odbywały się w Gdańsku. Do mety jechało nas kilkunastu. Czołowa grupa. Ślisko, deszcz i granitowa kostka. Mniej więcej 20 kilometrów od finiszu, ale przedtem podjazd. Nagle patrzę – Zyga Hanusik nerwowo manipuluje przy rowerze. Pękła linka od przerzutki. Podjechał i mówi:

– Rysiek, daj mi zapasowy rower, bo nie dojadę.

– Dobra. Podjedź do wozu technicznego i powiedz, że się zgodziłem.

Trener Żelaznowski nie kwapił się jednak z oddaniem zapasowego sprzętu memu najgroźniejszemu rywalowi. Wiadomo było, że jeśli dojdzie do końcowego sprintu, Zyga ma więcej szans, a poza tym do mety jeszcze 20 kilometrów i wiele może się zdarzyć. Podjechałem więc do trenera razem z nim i za chwilę Hanusik kręcił na moim rowerze. Kręcił dobrze, w kilka minut później z trójką innych kolarzy odskoczył od czołówki, a potem jako pierwszy finiszował na stadionie w Gdańsku, wywalczając tytuł mistrza Polski. Kiedy poproszono go do mikrofonu i udzielał pierwszego wywiadu, powiedział, że zdobył ten tytuł dzięki mojej pomocy i na moim rowerze, co natychmiast podchwycili dziennikarze, robiąc wokół tej całej sprawy wiele szumu. A mnie się wydawało, że to zwyczajna rzecz. Skoro był wolny rower, chyba nie mogłem postąpić inaczej? Okazało się jednak, że w dzisiejszym sporcie takie, zdawałoby się, normalne ludzkie gesty są skrzętnie notowane, rejestrowane, przedstawiane do międzynarodowych nagród. Chyba wszyscy zatracili się nieco w pogoni za rezultatem, medalem, zwycięstwem…

Z tym rowerem wybuchła cała międzynarodowa „afera”. Zostałem laureatem dorocznej nagrody Fair Play, przyznawanej przez Organizację Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury – UNESCO, której głównym orędownikiem jest znakomity niegdyś tenisista francuski Jean Borotra.

Na dwa dni przed startem w Wyścigu Pokoju 1971 poleciałem z prezesem PZKol-u Włodzimierzem Gołębiewskim do Paryża, gdzie z rąk Dyrektora Generalnego UNESCO, pana René Maheu, otrzymałem pamiątkowy medal. W miarę upływu lat tę nagrodę cenię sobie coraz bardziej. W klasyfikacji moich sportowych osiągnięć zajmuje ona z każdym rokiem coraz bardziej eksponowane miejsce. I to chyba jest normalne, świadczy o tym, jak bardzo potrzeba nam wszystkim spontanicznych gestów, uśmiechu i sympatii nawet w momencie, gdy

walczy się o zwycięstwo. Sądzę, że czasami warto jest zająć dalszą pozycję, ale uczynić coś, co może pomóc, sprawić radość sobie samemu i rywalowi.

Ale wtedy, w maju 1971 roku, byłem zły. Po prostu zły. Jak to, za dwa dni start do Wyścigu Pokoju, a ja, zamiast być w zaciszu, pod Warszawą, razem z całą drużyną, hulam po Paryżu, mieszkam w cudownym hotelu, jestem ważną personą. Oj! – pomyślałem – to się źle skończy. Nie cieszyła mnie nawet wspaniała przejażdżka *bateau-mouche* po Sekwanie ani francuskie cuda kulinarne. Ciągle zastanawiałem się, co będzie, jeśli nazajutrz z powodu złych warunków atmosferycznych nie odleci samolot do Warszawy albo odleci
i… nie doleci? Mój nastrój udzielił się i prezesowi, który w końcu ostro mnie zganił:

– Młody człowieku. Może już nigdy nie będziesz w Paryżu, a już zapewne nigdy jako gość UNESCO, ciesz się więc i korzystaj, a nie denerwuj siebie i mnie Wyścigiem Pokoju. Od jutra będziemy się nim denerwować przez ponad dwa tygodnie…

Raz jedyny w całej swej karierze sportowej poczułem się… bokserem. O moim zwycięstwie decydował werdykt sędziów i okazał się dla mnie pomyślny. „Wypunktowałem” Janka Brzeźnego 3:2, a szalę na moją korzyść przechyliła opinia sędziego głównego. Dziwna to była sprawa, a zdarzyła się w Sobótce na mistrzostwach Polski w 1978 roku. Finiszowaliśmy zaciekle. Zazwyczaj finiszuję tuż przy widzach, gdyż muszę wtedy kontrolować rywali tylko z jednej strony. Tak było i tym razem. Na linii mety czułem, że jestem pierwszy. Różnica niewielka, kilkanaście centymetrów, a może i mniej. Finiszujący kolarz wie znakomicie, czy jest pierwszy, czy drugi, nawet wówczas, kiedy postronnym obserwatorom wydaje się, że zawodnicy minęli metę równocześnie. Tak było i tym razem. Ja byłem pewien, że wygrałem, a Janek Brzeźny w chwilę po przejechaniu linii mety podjechał i powiedział: „Wygrałeś cieniutko”. Działo się to wszystko kilka kilometrów od jego rodzinnego domu, na mecie zebrali się głównie „jego” kibice i też nie mieli wątpliwości, że jednak wygrałem. Początkowo i sędziowie przychylali się do takiej opinii, ale oczekiwanie na ogłoszenie wyników przedłużało się niepokojąco długo. Wreszcie dowiedziałem się, że odbędzie się głosowanie sędziów, jak w boksie po trzeciej rundzie. Dobrze, że nie mieliśmy porozbijanych łuków

brwiowych i bokserskich rękawic, bo można by przypuszczać, że gdzieś w plenerze, na środku szosy biło się dwóch bokserów. 3:2! I podniesiono do góry moją rękę. Niewiele brakowało, aby werdykt był odwrotny. Czułbym się wtedy mocno pokrzywdzony. W głębi duszy dziękowałem Bogu, że nie specjalizowałem się w niewymiernej dyscyplinie sportu, gdzie zwycięstwo i porażka zależą od decyzji areopagu sędziowskiego. W kolarstwie przynajmniej od razu wiadomo, o co chodzi, a zawodnik zdany jest na własne siły.

Przypuszczam, że w boksie najtrudniejsze są chwile tuż po walce, gdy niby wszystko powinno być jasne i proste, a w rzeczywistości nic jeszcze nie wiadomo.

Mistrzostwa Polski w Sobótce w 1978 roku. Drugie miejsce: Jan Brzeźny. Trzecie: Jan Jankiewicz
Fot. Mieczysław Świderski

Później wyjechaliście do Francji. Wasz wyjazd został źle odebrany w Polsce?

Nie wiem, jak widzieli to kibice. Trenerzy uznali raczej, że na szczęście pojechaliśmy, bo mieli spokój. Pamiętam jak dzisiaj Tour de Pologne z 1978 roku, który wygrał Charucki. Sam byłem przygotowany do zwycięstwa. Umówiłem się z Krzyśkiem Sujką, którego też już nie lubili, choć był wicemistrzem świata. Rusin go jednak odstawiał na bok. Dogadaliśmy się więc, że pomożemy sobie nawzajem. I była czasówka do Ciechocinka, wygrał Jankiewicz, a ja przegrałem o 2 sekundy. Od razu zwrócili uwagę, że jestem silny, więc każda akcja, w której byłem, nie chciała współpracować. Dopiero w Jeleniej Górze odjechałem, bo pojawiły się górki. Tylko co z tego, skoro już miałem stratę? Powiedziałem więc dużo wcześniej do Charuckiego: „Jedź, bo ze mną to się nie uda”. No i wygrał.

A co do samego wyjazdu – władzom politycznym nasz wyjazd nie przeszkadzał. Polacy wcześniej wyjeżdżali, czasem z biletem w jedną stronę, bez prawa powrotu. Dotyczyło to najczęściej opozycjonistów. Jeszcze przed wprowadzeniem stanu wojennego byliśmy z żonami we Francji. No i mówili nam tam Polacy, żeby nie wracać, bo będą się działy złe rzeczy. A jednak po wyścigu, który odbył się 25 października, ruszyliśmy do kraju. Wcześniej zakontraktowaliśmy starty na kolejny rok. Tyle tylko, że w Polsce wprowadzili stan wojenny. Zacząłem robić podchody z myślą o wyjeździe. Poszedłem do prezesa PKOl-u Mariana Renke i usłyszałem, że jeśli PZKol się zgodzi, to on nie widzi problemu.

Dostałem odpowiednie pisma i ruszyłem na Kruczą 28 do Komendy Głównej. A tam absolutny przypadek, bo na korytarzu zaczepia mnie kobieta i mówi: „Rysiu, a czego ty tu szukasz?”. Powiedziałem, że idę do komendanta. Zauważyła, że jej nie poznałem, więc się przypomniała. Okazało się, że byliśmy w jednej grupie do komunii, a podczas zawodów szkolnych graliśmy w piłkę ręczną, chłopcy na dziewczęta. No i przegraliśmy, a ona, Krystyna, natłukła nam masę goli. A teraz, po wielu latach, spotkaliśmy się na posterunku policji. Okazało się, że wyszła za mąż w Warszawie i pracowała jako sekretarka komendanta. Powiedziałem jej, o co mi chodzi. Kazała mi poczekać i sama poszła do komendanta. Dzisiaj już nie pamiętam, jak wyglądał ani tym bardziej jak się nazywał, ale wypiliśmy razem herbatę i usłyszałem, że decyzja nie zależy od niego. „Możecie jednak złożyć pismo” – powiedział. Zostawiłem listę zawodników do wyjazdu, podkładki z ministerstwa i związku, a jako cel wyjazdu wpisaliśmy przygotowania do mistrzostw świata. Taki myk wymyśliliśmy! Po kilku dniach dostałem pozytywną odpowiedź! Musieliśmy tylko wystąpić po paszporty. No i w marcu ruszyliśmy do Francji. Pamiętam, że kiedy odbieraliśmy paszporty w COS, to pani Basia, szefowa biura paszportowego, miała oczy wielkie jak spodki i mówiła, że nie rozumie, jak to możliwe, bo nawet dyplomaci nie wyjeżdżają z kraju. Wygląda więc na to, że władze państwowe nie miały nic przeciwko naszemu wyjazdowi. Pewnie nas prześwietlili, ale nie sądzę, żeby ktokolwiek z naszej grupy komuś donosił. Wyobrażam sobie, że mogło być takie zapotrzebowanie, ale jestem na 99 procent pewny, że nikogo nie zwerbowali.

Ryszard Szurkowski nadal jest najlepszym polskim kolarzem w historii, mimo sukcesów Michała Kwiatkowskiego i Rafała Majki. Nie było takiego kolarza jak Rysiek i nie wiem, czy jeszcze w ogóle będzie. Może narażę się kilku osobom, ale moim zdaniem to dzisiejsze kolarstwo ma się nijak do tamtego sprzed lat. Tak pewnie myśli większość dawnych kolarzy, ale nie wszyscy powiedzą to publicznie. Nie przeszliśmy nigdy na zawodowstwo, ale gdyby tak się stało, to myślę, że po dobrych przygotowaniach poradzilibyśmy sobie bez większego problemu. Pamiętam Ryśka z wielu wyścigów, w końcu ścigaliśmy się przez wiele lat. Nie pamiętam jednak, bym choć raz, kiedykolwiek, musiał dla niego pracować, by się domagał jakiejś pomocy. Oczywiście poza normalną współpracą wynikającą z sytuacji na trasie. Z nim było zawsze normalne ściganie, nie było „ustawek", był dla mnie zawsze przyjazny, miły i koleżeński.

JAN JANKIEWICZ

Ur. 1955. Zaczynał od kolarstwa torowego. Startował w igrzyskach olimpijskich w Montrealu (1976) i siedmiokrotnie w torowych mistrzostwach świata (trzykrotnie na czwartym miejscu). Siedem razy zdobywał mistrzostwo Polski w indywidualnym wyścigu na dochodzenie (1975–1981). Od 1979 roku był też reprezentantem Polski na szosie. W tym samym roku zdobył dwa srebrne medale na kolarskich szosowych mistrzostwach świata w Valkenburgu, w wyścigu ze startu wspólnego i drużynowej jeździe na czas. Był dwukrotnie mistrzem Polski. Indywidualnie na czas (1975) i w jeździe parami (1979). Dwukrotnie startował w Wyścigu Pokoju, zajmując czwarte miejsce w 1979 roku (wygrał prolog i klasyfikację aktywnych) i szóste miejsce dwa lata później. W Tour de Pologne był dwukrotnie trzeci. W 1978 roku (wygrał prolog i dwa etapy) oraz w 1980 (jedno zwycięstwo etapowe).

Próbowali cię werbować do współpracy z służbami?
Nigdy na siłę. Pamiętam jednak jeden z wyjazdów do Francji. Paszport miałem, ale potrzebowałem wiz przejazdowych przez Niemcy. Prosiliśmy panie w COS o załatwienie sprawy. Te z kolei w rewanżu poprosiły mnie o wysłanie w Niemczech listu do byłej pracownicy. W szarej kopercie miały być wykroje i wzory, bo pani, którą zresztą pamiętałem jako sympatyczną blondynkę, lubiła szydełkować i robić na drutach. Wrzuciłem wszystko do auta, kopertę włożyłem do notatnika, a żeby niczego nie zgubić, położyłem to na tylnej kanapie, i kiedy wszystko miałem, ruszyłem. To był już 1982 rok. W Zgorzelcu stałem pięć godzin na poboczu, a później przyszedł celnik z jeszcze jednym człowiekiem ubranym na czarno. Kazali mi zjechać i wyjąć wszystko z samochodu. Później zaczęli rozkręcać koła, drzwi, nawet rurę wydechową. Ciągle pytali, co wiozę, a ja mówiłem, że nic, o czym już bym nie mówił. Pokazałem swoje rzeczy, dokumenty i wyjąłem szarą kopertę, którą miałem wysłać w Niemczech. Rozebrali nawet głośniki, bo miałem zamontowane w moim polonezie dodatkowe. W końcu zabrali mnie gdzieś z walizką, portfelem, dokumentami i tym notatnikiem. Wtedy przepisy były takie, że jeśli ktoś wrócił do kraju i wyjeżdżał w ciągu tygodnia, nie musiał wpłacać pieniędzy do banku, tylko deklarować, ile się przywozi, i tyle samo wywieźć. Wpisywało się mniej więcej, więc podałem, że mam 300 marek niemieckich i 2,5 tysiąca franków francuskich. Tymczasem okazało się, że miałem 370 marek i 3,2 tysiąca franków. Wiozłem też ze sobą paczkę krawatów. Poprosił mnie o to grający w piłkę we Francji Andrzej Szarmach, bo to były okolicznościowe

krawaty z mundialu w Hiszpanii. „Co jest w tych krawatach?” – pytają. „Skąd mam wiedzieć, przecież ich nie szyłem” – odpowiedziałem. A to były takie jednorazówki, w środku nawet niewykończone. Wzięli nożyczki i rozcinali, ale nic nie znaleźli. Zabrali mi w końcu portfel i notatnik, który leżał na tylnej kanapie. Celnik otworzył portfel i zaczął liczyć pieniądze. W końcu mówi, że przemycam dewizy. „Panie, nic nie przemycam, tylko je mam, bo tak zarabiam” – odpowiedziałem. Zabrał wszystko i po jakimś czasie wraca z protokołem, a tam czytam, że „podczas przeszukania, które trwało od godziny takiej do takiej, stwierdzono przemyt niezadeklarowanych dewiz oraz list, w którym jest książka z wykrojami, a w niej jeszcze świadectwo pracy i świadectwo maturalne”. Od razu się zbuntowałem i powiedziałem, że niczego nie podpiszę, bo niczego nie przemycałem. „Dałem panu pisma, niczego nie ukrywałem, od razu powiedziałem, co wiozę, a pieniądze znalazł pan w portfelu, który panu dałem” – mówię. Popatrzył na mnie, wyciągnął ze swojej kieszonki dewizy i włożył do portfela. Pewnie gdybym to podpisał, byłoby po sprawie, ale ponieważ tego nie zrobiłem, zaprowadził mnie do podporucznika. A ten mi mówi, że się „bawię w przemytnika”. Tłumaczyłem od nowa, że nie zrobiłem nic złego. Ostatecznie straciłem pieniądze i jeszcze zapłaciłem karę. Właściwie od ręki, po drugiej stronie ulicy. No i mogłem jechać. Byłem we Francji trzy miesiące, a zaraz po powrocie zgłosił się człowiek, który chciał rozmawiać o polskich trenerach. Spotkaliśmy się w Warszawie przy Rotundzie. Okazało się, że to milicjant z Rakowieckiej. Powiedział, że jest odpowiedzialny za kolarstwo. Pamiętam nawet, jak się nazywał, bo miał takie nazwisko jak jeden z trenerów, choć później się dowiedziałem, że nie byli rodziną. Podpytywał się o różne rzeczy, skąd kłótnie o rowery, i tak dalej. Nie wyczuwałem w tym żadnego podtekstu, nie musiałem mówić, z kim się spotykam za granicą, ani innych rzeczy. Niczego nie podpisałem, zresztą nikt nawet nie proponował. Wcześniej, jeszcze w Dolmelu Wrocław, chodził za mną jeden gość z biura politycznego zakładu pracy. Ciągle wręczał mi statut PZPR. „Panie Ryszardzie, chcielibyśmy pana mieć w naszej organizacji”. „Nie ma kiedy, wie pan, ja rowerem jeżdżę” – odpowiadałem i odchodziłem z tym statutem. Wręczał mi go przy każdym spotkaniu, a ja ciągle odkładałem na pierwszym napotkanym parapecie. Mijało trochę czasu, organizowali załodze spotkanie ze mną, pojawiał się ten facet i zawsze pytał, czy czytałem. „No kurczę, gdzieś mi się zapodział” – odpowiadałem, a ten wyciągał kolejny z walizki. Po piątym

razie zrezygnował, już mi nic nie wręczał. Innych nacisków nie czułem. A bywaliśmy w Anglii, spotykaliśmy Polonusów, którzy walczyli podczas drugiej wojny światowej albo pilnowali mostu w Afryce. Nikt nigdy nie naciskał, nikt nie szantażował brakiem możliwości wyjazdu. Swoją drogą, ten facet, z którym spotkałem się przy Rotundzie, wiedział, że złożyłem wniosek o paszport razem z żoną. Mieliśmy jechać do znajomych na święta do Włoch. „Wie pan, może się pan spokojnie szykować do tych Włoch" – powiedział nagle. Uznałem później, że nigdzie nie pojedziemy, żeby nie uznali, że robią mi jakąś łaskę.

Uciekasz od polityki, a jednak pod koniec PRL byłeś posłem. Jak do tego doszło?

Wziąłem się tam znikąd. Albo inaczej – z Tour de Pologne. Już jako trener brałem udział w tej imprezie. Byliśmy akurat w Sławnie, Koszalinie albo Bytowie. W każdym razie gdzieś na Pomorzu. Mieszkało się wtedy w internatach. Przybiegła któregoś razu pani z portierni i mówi, że ktoś ważny do mnie dzwoni. Było już jakoś bardzo późno, ale zszedłem na dół. A po drugiej stronie telefonu Józef Czyrek, wtedy pierwszy po bogu w PZPR, i mówi:

– Panie Ryszardzie, jest pan na liście do Sejmu. Zdjęcia już mamy, bo wzięliśmy z PZKol-u, legitymacja czeka.

– Ale ja nie mam czasu, cały czas mam wyścigi w Polsce i za granicą.

– To akurat nieważne, panie Ryszardzie.

No i tak trafiłem na Wiejską. Bo faktycznie, wróciłem do domu i przyjechał gość z kopertą, w której była legitymacja poselska. Później poznałem wyniki, bo przecież były wybory. Podobno dostałem najwięcej głosów. Pamiętam, że się śmiali: „Indywidualnie wygrał Szurkowski, drużynowo Związek Radziecki". A Sejm? Kilka razy tam byłem na posiedzeniach. Zajmowałem miejsce dla bezpartyjnych. Za mną siedział Edmund Męclewski, dziennikarz radiowy i telewizyjny. Zazwyczaj po kilku minutach szliśmy do restauracji i piliśmy sobie herbatę po góralsku. Gdy wychodziliśmy, często spotykaliśmy Aleksandra Kwaśniewskiego, który jako minister bez teki miał miejsce przy samym wyjściu. Rozmawialiśmy godzinami o sporcie. A Kwaśniewski znał się na sporcie doskonale. Pamiętałem go jeszcze z czasów, gdy był młodym dziennikarzem. Po latach wiedział wszystko o tym, co się dzieje w sporcie. Znał wyniki, kontuzje, problemy. Pod tym względem był naprawdę dobry. A dla mnie stało się to

okazją do długich rozmów o sporcie. Cóż, takie to było moje posłowanie. Kadencja zakończyła się wcześniej, ale nie byłem nawet na wyprowadzeniu sztandaru. Później polityka mnie już nie korciła, choć namawiali. Dałem nazwisko, ale nic z tego nie wyszło i nie czułem żadnego żalu. Kandydowałem z sympatii dla Marka Borowskiego, który często przyjeżdżał na wyścigi kolarskie i dobrze się nam rozmawiało. Poprosił o moje nazwisko na swojej liście. Zgodziłem się, ale to cała historia.

Jak w ogóle wspominasz czasy PRL?
Dla sportowców, a mówię o młodzikach, ale i dorosłych kadrowiczach, to był czas, który trudno do czegoś porównać, bo przecież nie znaliśmy innego systemu. Najlepsi mieli warunki, żeby osiągać dobre wyniki. Niby nie byli zawodowcami, ale przecież nie chodzili do pracy, tylko dostawali pensję i trenowali. Kiedy zaczynałem się ścigać, najczęściej do wygrania były nagrody rzeczowe. Czasem dali namiot, innym razem żelazko, a zdarzył się nawet motocykl. Po pierwszych sukcesach w Wyścigu Pokoju zaczęto kłaść nacisk na zwycięstwa indywidualne, bo wcześniej najważniejszy był triumf w klasyfikacji drużynowej. Potrzeba było więc nagród i wtedy pojawiły się koperty. Czasem dwa, innym razem cztery tysiące złotych. Przestali się bawić w żelazka. Chyba że ktoś ufundował na jakiejś lotnej premii. Później od razu się to sprzedawało, bo jak podzielić radio na całą drużynę? Albo nawet małego fiata… Najlepiej spieniężyć maksymalnie szybko. Chętni byli zawsze. Ja oczywiście wiem o ciemnych stronach PRL, ale my, sportowcy, żyliśmy dobrze. Człowiek jechał w niedzielę na kryterium do Skarżyska-Kamiennej czy do Pruszkowa i wracał z czterema tysiącami. A zarabiało się niewiele więcej. Miesięcznie! Przy okazji Tour de Pologne też się dobrze zarabiało. Był samochód, mieszkanie, meble… Do podstawówki chodziłem jeszcze za czasów Stalina i przed lekcjami śpiewaliśmy *Kiedy ranne wstają zorze*, a na lekcje religii przyjeżdżał ksiądz. Jako dziecko nie czułem więc żadnych uciążliwości związanych z komunizmem. Może ojciec? Nie zapisał się do partii, a po reformie rolnej zaraz po wojnie zabrali mu dobre ziemie i dali dziadowskie, piątej i szóstej klasy. Mówiło się, że ten czy tamten jest kapusiem, przeważnie ci, którzy nie umieli pisać i czytać, a przesiedlili ich ze Wschodu. Tata nie donosił. Później, kiedy dorosłem, byłem w klubie. Ludzie się zgłaszali, dostawali parę dresów i buty, żeby trenować. Wyrastali z tego dobrzy sportowcy. Od pierwszego roku ścigania jeździłem na zawody do innych krajów. Zacząłem

w 1968 roku i tego samego roku byłem w Belgii, Jugosławii i Austrii. Bywaliśmy na całym świecie. Kiedyś w Genui poszliśmy wieczorkiem połazić po portowym mieście, zobaczyli, że turyści, i kupiliśmy zegarki po dziesięć tysięcy lirów. Ze stoperem, pozłacaną bransoletką i innymi bajerami. Nabrali nas jak wszystkich, więc kupiliśmy. Jechaliśmy do domu samochodem z Łasakiem i z nudów zacząłem mierzyć, z jaką średnią się poruszamy. Licznik pokazywał 120 kilometrów na godzinę i ciekawiło mnie, czy z wyliczeń stopera wychodzi to samo. A tu włączam za którymś razem, a wskazówka porusza się do tyłu! Pokazuję Mytnikowi, ale zaraz zaczęła poruszać się dobrze. A później znowu odwrotnie. Dojechaliśmy do Wiednia, kupiliśmy w jakimś sklepiku po bułce i litrze mleka, a później siedliśmy przy stole. Znalazła się lampka wina, którą stawiał imieninowo Tadek. No i w którymś momencie Mycior mówi, że czas sprawdzić wodoszczelność. W szklance wina działał, ale w mleku się zaciął. Żeby jednak nikt do nikogo nie miał pretensji, to rano zrobiliśmy konkurs na to, kto dalej rzuci tym zegarkiem do jeziora. Jeden się wyłamał, ale to nie był kolarz. Później pojechał do Bułgarii i wymienił ten zegarek za kożuch.

Nigdy tego dokładnie nie obliczałem, ale jeśli w ciągu 15 lat kariery sportowej byłem w sumie w domu dwa, może trzy lata, to myślę, że będę bliski prawdy. Mówi się o sportowcach, że prowadzą koczowniczy tryb życia. I tak rzeczywiście jest. Ale jak wobec tego nazwać tryb życia zawodnika, który nie dość, że połyka setki tysięcy kilometrów, przemieszczając się z jednego kraju do drugiego, z jednego kontynentu na drugi, to jeszcze jeździ na rowerze?

Zwiedziłem pół świata. Byłem w Ameryce Północnej i Południowej, w Azji i w Afryce, nie wspominając już o Europie, po której podróżuję średnio sześć miesięcy w roku. Przypuszczam, że wiele osób zazdrości mi tego, ale taki tryb życia jest chyba dla przeciętnego człowieka nie do wytrzymania. Pamiętam pierwsze lata, kiedy nie mogłem doczekać się powrotu do domu, potem zacząłem się przyzwyczajać, a jeszcze później czekałem na kolejny wyjazd. Cóż poznałem z tego świata, który przemierzałem samolotem i samochodem, który oglądałem z wysokości kilku tysięcy metrów albo z wysokości rowerowego siodełka? Niewiele, choć po latach widzę, że w pamięci zachowały się wspomnienia dotyczące wielu spraw, które wtedy wydawały mi się błahe. A więc jednak nie tylko lotniska, hotele i szosy, ale także coś, co dzieje się gdzieś obok, z dala od kolarskich problemów. Gdybym mógł kiedyś wrócić do tych wszystkich miejsc już bez roweru, startowego numeru, marszruty narzucanej programem wyścigu, uczyniłbym to bez wahania, ale to przecież nie jest możliwe.

Kolarstwo działa jak narkotyk. Ileż to razy chciałem to wszystko rzucić, zamknąć raz na zawsze walizkę z koszulkami, spodenkami, podkoszulkami, skarpetkami, czapeczkami, dresami, butami, ustawić ją gdzieś na widocznym miejscu, ale już do niej nie zaglądać, nie pakować się i nie przepakowywać. Jak jestem kilka dni w domu, każdą wolną chwilę zajmują mi przygotowania do kolejnego wyjazdu. Na szczęście obok przyzwyczajenia jest jeszcze uczucie wielkiej satysfakcji, ogarniające człowieka, gdy wygra, osiągnie mały cel swego podzielonego na etapy kolarskiego żywota. Nie pamięta się wtedy o wyrzeczeniach, o tysiącach godzin nudnego treningu, o domowych kłopotach, o oglądanych od lat tych samych twarzach. I dlatego też, jeśli ktoś zadaje mi pytanie „dlaczego?”, odpowiadam niezmiennie: „Tylko po to, by jeszcze raz przeżyć radość zwycięstwa”.

Dlatego jeździłem, jeździłem i wygrywałem…

Algieria. Pierwszy mój daleki i egzotyczny wyjazd. Pamiętam przede wszystkim masę dzieci i te ich niespokojne czarne oczy wpatrujące się w każdego cudzoziemca. Hałaśliwe, biedne, ale o wspaniałych, mądrych twarzach i niestety bardzo smutnych oczach, które mają chyba wszystkie dzieci Południa. Małe dzieci i tuż obok, siedzący na chodnikach i wygrzewający się, starzy mężczyźni, tkwiący w bezruchu godzinami, wpatrujący się niewidzącym wzrokiem w coś, czego nie ma, jak gdyby szukali sensu kończącego się życia. To robi wrażenie na każdym, kto choć raz znalazł się w tym rejonie świata, po drugiej stronie Morza Śródziemnego. Są nieobecni, choć tkwią w ulicznym zgiełku i kurzu, wśród wrzawy dzieci i poruszających się bezszelestnie zakwefionych kobiet. Nie ruszą się nawet w momencie, gdy metr od nich zderzą się dwa samochody, a hałas karambolu mógłby zbudzić pół miasta. Nie dla nich zjeżdżają do Algierii najznakomitsi kolarze z całej Europy, nie dla nich, nie dla ich dzieci. Przyjeżdżają w poszukiwaniu ciepła i słońca. Kolarstwo interesuje tam tylko organizatorów i kolarzy. Potencjalni kibice grają w domino, piją czarną jak smoła kawę, siedząc na słońcu, na skrawku jakiegoś dywanika. Siedzą i żyją.

Trening w Algierii. Od lewej: Jan Magiera, Ryszard Szurkowski

W tym dziwnym świecie, tak bardzo różniącym się od naszych europejskich przyzwyczajeń, łatwo popełnić jakiś towarzyski nietakt. Największy przydarzył się nam na wielkim przyjęciu na zakończenie

Grand Prix Annaby. Głównym punktem menu był wspaniały, pieczony na rożnie baran, obracający się i łypiący na nas swymi… oczami. Korzystając z zaabsorbowania gospodarzy wygłaszających przemówienia, ktoś z nas, kogo te oczy drażniły najbardziej, odkroił baranowi cały łeb i wyrzucił go pod stół. Obraza była powszechna, a oburzenie okropne. Największym przysmakiem jest bowiem barani łeb, który otrzymuje najznakomitszy gość przyjęcia. Oczywiście nikt z nas nie przyznał się do popełnionego czynu, a łeb po długich poszukiwaniach odnaleziono i po dopieczeniu skonsumowano.

Algierskie miasta nad Morzem Śródziemnym są przepiękne. Białe domki położone na wzgórzach wyglądają bajecznie zwłaszcza w promieniach zachodzącego słońca. Oran, Konstantyna, Bidżaja i Annaba. Wspaniałe wille i rozpadające się domki, zielone ogrody i wyschnięta, spalona słońcem ziemia. Kraj kontrastów, uwidaczniających się jeszcze ostrzej podczas kilkudniowego pobytu. Tubylcy przyzwyczajają się do wszystkiego…

Egipt. Pierwsze wrażenia związane są z Kairem, olbrzymim, ale i potwornie brudnym miastem. Przepych przeplata się ze skrajną nędzą. Wspaniałe, oświetlone sklepy, jak gdyby przeniesione wprost z Paryża lub Londynu, i rozpadające się stragany, na których poza sprzedawcą nie ma nic. Ale Kair to jeszcze nie Egipt, choć dla turystów stolica jest bramą wjazdową kraju. Nil – to dla Egiptu symbol życia. Tak uczono mnie kiedyś w szkole i przekonałem się, że tak rzeczywiście jest. Kiedy pojechaliśmy w głąb Egiptu, okazało się, że życie małych miasteczek i wsi koncentruje się na brzegach tej rzeki. Nil jest dla Egipcjan wszystkim. Wielką pralnią i łazienką, wodopojem i ogromnym, zbiorowym szambem. To robi wstrząsające wrażenie i nie pozwala patrzeć na rzekę jak na symbol życia i pradawnej, wspaniałej kultury. Jej pamiątką są chociażby piramidy, robiące rzeczywiście olbrzymie wrażenie.

Z Turcji, poza dobrą organizacją wyścigu, zapamiętałem coś, czego nie ogląda się chyba nigdzie na świecie. Samochody przypominają świąteczne choinki; na nich setki lampek i lampeczek, kolorowych żarówek, świecidełek i lusterek. Każdy jeździ, jak chce, kodeks drogowy, jeśli w ogóle istnieje, nie jest przestrzegany. Trzeba mieć mocne nerwy, żeby na to patrzeć, nie mówiąc już o jeżdżeniu. Dobrze, że podczas wyścigu ruch zamykany jest dużo wcześniej, ale i tak nigdy nie byłem pewien, czy gdzieś zza zakrętu nie wyskoczy nagle pędząca i bezustannie trąbiąca „choinka”.

Wenezuela. Dziewczyny rzadkiej piękności. A do tego mieliśmy wiele szczęścia, kiedy lecąc na Vuelta al Táchira do San Cristóbal, na lotnisku w Caracas strzelaliśmy oczami za sześcioma pięknymi Wenezuelkami. Wypatrzył je Zbyszek Szczepkowski. Co jedna to piękniejsza. Okazało się, że lecą do San Cristóbal na wyścig. Były laureatkami konkursu na miss piękności i wokół nich skupiało się w tych dniach całe zainteresowanie prasy, radia i telewizji. Odkrytymi samochodami odbywały każdego dnia swoistą rundę honorową. Jak prawdziwe maskotki wyścigu.

Vuelta al Táchira to święto całej prowincji. Karnawał, siedem dni nieustannej zabawy, corrida i rowery, walki byków i rywalizacja kolarzy. Wino leje się rzeczywiście strumieniami, zabawa do białego rana organizowana z iście południowym temperamentem. Kiedy około dziewiątej rano wyjeżdżaliśmy na start, ruch i zgiełk był taki, jak gdyby

to wszystko dopiero się zaczęło. A przecież bawili się od 12 godzin. I tak było codziennie. Wczesnym popołudniem wylegali znów na ulice, by oglądać koniec etapu, następnie parę godzin spędzali na obserwowaniu corridy, a potem znów tańce i śpiewy. Zainteresowanie wyścigiem ogromne. Ostatni etap kończył się na trasie mistrzostw świata. Ludzi mnóstwo, więcej niż wtedy, gdy Włoch Corti zdobywał tęczową koszulkę mistrza świata. Bezpośrednia transmisja telewizyjna i radiowa, rozpoczynająca się już na starcie i trwająca przez cały czas rozgrywania etapu.

Wenezuela to również kraj kontrastów. Wspaniałe wille, ogrody z basenami i kortami, dzielnice milionerów i rozpadające się slumsy. Fajni ludzie, bezpośredni, weseli, życzliwi. Z wszystkich krajów, które zwiedziłem, właśnie Wenezuela zrobiła na mnie największe wrażenie i bez chwili wahania pojechałbym tam po raz trzeci…

W latach 80. we Francji chyba dobrze zarabiałeś?

Dało się dobrze zarobić, pewnie, chociaż Szarmach się z nas śmiał. Ścigaliśmy się w Auxerre, czyli tam, gdzie on grał w piłkę. Czasem chodziliśmy na jego mecze, a on odwiedzał nas podczas nocnych kryteriów. Raz podjechał pod Paryż. Meta koło północy, później rozdanie nagród. Ja wygrałem, drugi był Pożak, a Czaja zgarnął lotne premie. Było nas sześciu, Czaja zrobił obliczenia i rozdzielił po 800 franków na sześć kupek. I w tym momencie Andrzej pyta: „Który leci po nagrody? Bo to, co tutaj leży, to chyba za premie, a za wyścig płacą osobno". „Andrzej, to wszystko" – mówię. „Chłopaki, powiem wam prawdę, że za takie pieniądze ja się nie schylam, żeby zasznurować buty, a wy tu po nocy się ścigacie i jeszcze 100 kilometrów musicie jechać, żeby rano znowu gdzieś startować". Już wtedy były ogromne różnice w zarobkach, ale my nie narzekaliśmy. No i było się z kim ścigać, bo spotykaliśmy mnóstwo doskonałych kolarzy, którzy nie chcieli przechodzić na zawodowstwo, bo wcale nie było wielkiej różnicy. Średniej klasy zawodowiec zarabiał dość kiepsko. Albo inaczej – podobnie do amatorów.

Dla mnie i dla Małgosi, mojej żony, obecność polskich, tak znakomitych kolarzy w Auxerre to było wielkie święto. Można było sobie pogadać po polsku, pożartować, a oni wprowadzili super atmosferę w tym niewielkim burgundzkim miasteczku. Skorzystałem na tym i ja. Bo po pierwsze, namawiali mnie bardzo, żebym wystartował w mistrzostwach amatorów i dałem się skusić, po czym na rowerze wyczynowym przygotowanym mi przez Janusza Pożaka zająłem świetne, drugie miejsce. Pełniłem też – i podobno z powodzeniem – funkcję podającego bidony. Po kilku wyścigach szło mi coraz lepiej, ale początek był tragiczny. Myślałem, że Staszek Czaja wyrwie mi wraz z bidonem rękę. Nie prowadziłem dokładnych wyliczeń ani notatek, ale ta nasza „polska spółdzielnia", jak nazywali ich Francuzi, wygrywała zdecydowaną większość wyścigów, często zajmując trzy pierwsze miejsca.

ANDRZEJ SZARMACH

Ur. 1950. Reprezentant Polski w piłce nożnej w latach 1973–1982. Srebrny medalista mistrzostw świata w RFN w 1974 roku oraz mistrzostw świata w Hiszpanii w 1982 roku. Srebrny medalista igrzysk olimpijskich w Montrealu w 1976 roku, gdzie z 6 bramkami został królem strzelców. W latach 1980–1985 grał w AJ Auxerre, gdzie w 148 meczach zdobył 94 gole.

To były bardzo miłe dla nas spotkania. Częste, bo wszyscy przyjeżdżali do nas po każdym wyścigu, czyli w sobotę lub w niedzielę. Najpierw przez drzwi wejściowe „przechodziły” zdobyte nagrody. Wielki bukiet kwiatów dla pani domu, potem pan domu dostawał butelki wina lub szampana, oczywiście do wspólnej konsumpcji. To, co przygotowywałam do jedzenia, pałaszowali z wielkim apetytem, głównie polskie specjalności, bo francuskie mieli na co dzień. Ale kiedyś ich nabrałam, bo podałam żabie udka, mówiąc, że to mięso z kurczaka…

MAŁGORZATA SZARMACH, ŻONA ANDRZEJA

Jak większość z nas, poznałem Ryszarda na zgrupowaniu kadry. Jakoś bardzo szybko zdobyłem jego sympatię, przejawiającą się tym, że dzieliliśmy najczęściej pokój. Ale to, co najciekawsze, działo się oczywiście na szosie. Bardzo często obserwowałem Ryśka, jak się zachowuje, co robi w takiej czy innej sytuacji. Zauważyłem, że on też mi się bacznie przypatruje. Chodziło o to, że miałem takie szczególne „krótkie szarpnięcie", które ćwiczyłem na lotnych finiszach. Sztukę tę „sprzedał" mi kiedyś Benedykt Kocot, nasz znakomity torowiec. I Ryszardowi to się spodobało, bo przynosiło efekty. Kiedyś we Francji – pamiętam o tym po latach – kiepsko się czułem, złapałem gumę i chciałem się już wycofać. Nagle patrzę, koło mnie jedzie Rysiek. „Siadaj na koło, dowiozę cię do grupy, a potem to łatwo wygrasz" – powiedział. Nie można było mu się sprzeciwić, tyle było w nim przekonania. I tak się stało rzeczywiście. Ucieczka została zlikwidowana, grupę dogoniliśmy, finisz łatwo wygrałem. I cały wyścig także. Dla niego nie było sytuacji niemożliwych, których nie można by obrócić na własną korzyść. Miał wszystko przemyślane, wyliczone. To był profesor, drugiego takiego jak on nigdy nie spotkałem.

JANUSZ POŻAK

Ur. 1955. Mistrz i reprezentant Polski. Mistrzostwo kraju ze startu wspólnego zdobył w 1980 roku, był uczestnikiem mistrzostw świata (1979) i dwukrotnie Wyścigu Pokoju. Wygrał Bałtycki Wyścig Przyjaźni (1977) i etap podczas Tour de Pologne. W latach 80. ścigał się przez kilka sezonów we Francji. W lutym 2018 roku został prezesem Polskiego Związku Kolarskiego.

Ścigałeś się długo, później zostałeś trenerem kadry. Kończyłeś jako spełniony sportowiec?

Jako trener przejechałem ostatni wyścig! To było we Włoszech. Brałem udział we wszystkich treningach z zawodnikami. Nie ścigałem się, ale miałem licencję. Wziąłem udział w jednym wyścigu i nagle robi się akcja, jedzie ucieczka, więc doskakuję, bo nikogo z naszych nie ma. Zastanawiam się, co mam robić dalej, bo przecież nie będę gnał do mety. Poczekałem więc na chłopaków, a później się wycofałem i pojechałem skrótem, żeby oglądać metę. Wygrał Andrzej Mierzejewski.

Obóz w Zakopanem. 1985 rok
Fot. Stanisław Momot

Ostatni wyścig, jaki ukończyłem, to 1985 rok i start w Bułgarii. Tylko to były wygłupy, a nie kolarstwo. Obserwowałem z bliska kolarzy, żeby widzieć, kto jest dobry, a kto nie bardzo. Rok wcześniej ruszyłem w Tour de Pologne. Mietek Nowicki znalazł sponsora i stworzyliśmy grupę Textra Ex. Sponsorował nas Polak, który szył w Łodzi koszule, a mieszkał w Kolonii. Chciał, żebyśmy jechali. Ruszyłem ja, a także Mytnik, Sujka czy Stefan Piasecki. Ja miałem pokazać się na starcie, porobić sobie zdjęcia i za Warszawą dać sobie spokój. Etap prowadził do Radomia przez Górę Kalwarię. Kiedy jednak już jechałem, a w peletonie wszyscy byli mocni, to pomyślałem, że spróbuję zafiniszować z młodymi na premii. Byłem trzeci i myślę: „O, jasny gwint! Jest nieźle”. Wjechaliśmy na tor, ja na szóstej, może siódmej pozycji, jakieś 500 metrów do mety. Pojechałem górą i na ostatnich 100 metrach zjechałem w dół, choć nigdy za dużo na torze się nie

ścigałem. I wygrałem etap! Była wielka sensacja, bo przecież właściwie całą wiosnę przed wyścigiem się nie ścigałem. Patrzę, a Jankowski i Ruciński, czyli trenerzy kadry, zmieszani, bo oni wystawili reprezentację, a tu przyjeżdża starszy gość, bo miałem już 38 lat, i z nimi wygrywa. Kolejny dzień, ucieczka do Tarnowa, w niej Niemcy i inni. Podjechałem do Zenka Jaskuły i mówię mu, że odskoczę na zakrętach, a kiedy będę miał ze 200 metrów przewagi, powinien dojechać do mnie, bo reszta nie chce gonić. No i Zenek, który rzadko słuchał, zrobił, jak mówiłem. No i jak wziął zmianę na siebie, to powiem szczerze, że ja nawet za motocyklem nigdy tak szybko nie jeździłem! Odrobiliśmy straty błyskawicznie. Przed metą zaczęliśmy finiszować na kostce, jechałem po pierwsze miejsce, ale noga wyskoczyła mi z pedału. Skończyłem drugi. Trzeci dzień, z Tarnowa do Gorlic, zostałem między samochodami, bo już nie jeździłem po górach. Do tego przebiłem oponę, aż w końcu dogoniła mnie ostatnia grupa. Mówię więc do chłopaków, żebyśmy dawali sobie zmiany, bo tak będzie łatwiej dojechać. No i tak dogoniliśmy peleton. Ustawiłem się do finiszu, prowadziłem 200 metrów przed metą, ale myślałem, że będzie bardziej płasko i takie ustawiłem przełożenie. Niestety, prawie stanąłem i skończyłem trzeci. Kolejnego dnia znowu pokonały mnie górki, znowu zostałem między autami. I znowu dojechali ci, którzy zostali wcześniej. Minęliśmy Przemyśl, zostało nam z 50 kilometrów do Rzeszowa.

Szurkowski jako trener podczas spotkania z kolarzami w Gorzowie.
Z wąsem Lech Piasecki

– Wycofujemy się, zimno, deszcz leje, to nie ma sensu – mówił Dzidek Wrona, który zawsze wołał do mnie „tata”.

– Zdzichu, nie wygłupiaj się, jedziemy dalej. I tak zmarzniemy.

No i dojechaliśmy. A ja jeszcze raz byłem trzeci, na ostatnim etapie. Trener Jankowski przyniósł mi trzy szytki, bo mówił, że widział moje problemy. Ale to dopiero po tym, jak już miałem straty, bo wcześniej trochę się bali. Tak właściwie skończyłem karierę. Pojechałem jeszcze gdzieś na Podlasiu koło Białegostoku wyścig o Puchar Ziemniaka czy jakoś tak, ale to już nie miało znaczenia. I niczego mi nie brakowało, bo miesiąc po tym śmiesznym ściganiu w 1984 roku zostałem trenerem kadry i już miałem robotę. Musiałem zebrać reprezentację, a pomagał mi Mytnik. Szukaliśmy kolarzy, którzy dobrze się dogadują. Gdybym wtedy był jeszcze kolarzem, to mieściłbym się w szóstce na Wyścig Pokoju, bo sprawdzałem to sam dla siebie. Przegrywałem tylko z Leśniewskim, Bartkowiakiem i Piaseckim. Z resztą dawałem radę. A czy skończyłem spełniony? Dużo wygrywałem, zdobywałem medale igrzysk, byłem mistrzem świata. W Barcelonie zdobyliśmy złoto w drużynie, a później ja wygrałem indywidualnie. Piękne czasy. A czy później bałem się kończyć? Nie miałem wyjścia, bo i celów przede mną było coraz mniej. Ostatnie kwalifikacje przechodziłem do igrzysk w Moskwie i przegrałem, ale nie z powodu możliwości, a układów. Kiedy pojechałem do Francji, nie było już też w planach mistrzostw świata i innych wielkich startów. Jeździłem dla siebie, kumpli i zarobków do połowy 1983 roku.

Hiszpania. Barcelona. Od 1973 roku kojarzy mi się z trasą w Granollers, małym miasteczku położonym tuż przy autostradzie wiodącej w kierunku Francji, gdzie wywalczyliśmy złoty medal w wyścigu drużynowym, i z parkiem Montjuïc w Barcelonie, w którym zdobyłem tytuł mistrza świata w wyścigu indywidualnym.

Pierwszego września 1973 roku spełniły się moje marzenia. W tym dniu osiągnąłem szczyty. Zdobyłem w sporcie wszystko, o czym marzyłem przez długie lata, o czym myślałem uparcie podczas codziennych treningów, setek wyścigów, tysięcy przemierzanych kilometrów. Stałem na podium i w mgnieniu oka, jak w przyspieszonym filmie, ujrzałem pierwsze siedem lat sportowej kariery, które doprowadziły mnie do takiego sukcesu. Trwało to przez kilka chwil, a potem, już nieco wolniej, gdy tak stałem na podium, rozmyślałem o zakończonym przed chwilą wyścigu. Jak na taśmie magnetowidu powracały decydujące momenty walki, zwątpień i nagłe przypływy energii. Bojaźń przed podjęciem ryzyka i ulga, gdy powiodła się ostatnia akcja. Nerwowe spoglądanie do tyłu, uniesione ręce, wrzask tłumu, radość…

Przypuszczam, że takie wrażenia odbiera się mocniej, gdy człowiek ma już na swym koncie jakieś osiągnięcia. Chyba inaczej zachowuje się na podium 20-letni mistrz świata, dla którego osiągnięty wynik jest dopiero wstępem do dalszej kariery, a inaczej kolarz dojrzały, znany, o którym mówi się po cichu, że właściwie powinien dać już sobie ze ściganiem spokój. I reakcja ich jest zupełnie inna, u mnie nie było widać spontanicznej radości, nie okazywałem wielkiego szczęścia gwałtownymi gestami i okrzykami. Wszystko było spokojne, wyważone, naturalne…

Podium mistrzostw świata w Barcelonie w 1973 roku. Od lewej: Szozda, Szurkowski, Bernard Bourreau

Z Barcelony poza dwoma złotymi medalami, zdobytymi po raz pierwszy w historii kolarstwa przez tego samego zawodnika, przywiozłem płytę z piosenką *Eviva España*. Do tej pory w mych zbiorach zajmuje honorowe miejsce. *Eviva España* stała się niejako

symbolem osiągnięć polskich kolarzy na mistrzostwach świata, bo przecież nie tylko my na szosie, ale i kilka dni wcześniej, w San Sebastian, Janusz Kierzkowski zdobył na torze złoty medal.

Odprawa przed wyścigiem drużynowym była krótka. Trener Wojciech Walkiewicz właściwie powiedział tylko jedno zdanie: „Panowie, interesuje mnie jedynie złoto”. Nie była to dla nas niespodzianka. Wiedzieliśmy, że jesteśmy mocni. Wyścig w Toledo, na kilka dni przed mistrzostwami, dał nam ostatnią możliwość konfrontacji z najlepszymi. Nie była ona korzystna dla tych, którzy mieli z nami walczyć o medale. Na temat składu mówiło się niewiele. Wiadomo było, że trzech kolarzy jest pewnych: Staszek Szozda, Lucek Lis i ja. Pozostawało jedno miejsce. Mytnik czy Matusiak? W ostatniej chwili zapadła decyzja, że pojedzie Tadeusz Mytnik, dla niego miał to być debiut na mistrzostwach świata. Ta nagła zmiana wprowadziła zresztą organizatorów w błąd i stąd też w oficjalnym komunikacie opublikowanym po mistrzostwach figurował Matusiak, a nie Mytnik. O tym, że pojechał Tadek, zadecydowała konfiguracja trasy. Matusiak, kolarz szybki, były torowiec, bardziej nadawał się na płaską trasę, a Tadek wprawdzie też zaczynał na torze, ale posiadał ogromną wytrzymałość, która miała decydować o sukcesie. Taką wersję przekazało oficjalnie kierownictwo i musieliśmy się z tym pogodzić, choć obserwując ostatnie treningi, mnie i Staszkowi wydawało się – i nie bez racji – że najsłabszy z naszej piątki jest Lis. Niestety, nasze obawy znalazły potwierdzenie na trasie. Lucek był zdecydowanie najgorszy i nic dziwnego, że skończył jazdę na 80. kilometrze, pozostawiając nas na łaskę i niełaskę losu. Jeden defekt mógł zniweczyć cały wysiłek…

Początek mieliśmy niepokojąco wolny. Straciliśmy już ponad 40 sekund do Rosjan, którzy jak zwykle od samego początku narzucili ogromne tempo. Ale nie trwało to długo, gdyż i my nabieraliśmy powoli rozpędu. Właściwie najważniejsze było to, by nie dać się ponieść nerwom, nie szarżować, pamiętając, że takie wyścigi, przeprowadzane na bardzo trudnej, krętej i wąskiej, a jednocześnie górzystej trasie, rozstrzygają się na ostatnich 20 kilometrach. Niełatwo jest utrzymać nerwy na wodzy, zdając sobie sprawę z klasy rywali. Nerwówka trwała długo, ale w miarę upływu czasu otrzymywaliśmy coraz lepsze meldunki, przewaga rosła, a wraz z nią polepszało się nasze samopoczucie. Jadąc na ostatnich 20 kilometrach we trójkę,

wiedzieliśmy, że będzie dobrze. Ze zmian schodziliśmy mocno wyczerpani, ale wystarczała chwila oddechu za plecami Tadka czy Staszka, by znów zmiany były płynne, równe i mocne.

Na metę wjechaliśmy inaczej, niż dzieje się to zazwyczaj podczas wyścigu drużynowego, gdzie liczy się czas trzeciego kolarza i na ogół jedzie się „gęsiego". W Granollers urządziliśmy sobie wewnętrzny finisz, jak gdyby jego stawką było zdobycie dodatkowego medalu. Kilometr przed metą wyskoczyliśmy równą ławą i tak finiszowaliśmy do końca. Już nawet nie pamiętam, kto z nas przejechał ją pierwszy, kto był drugi, a kto trzeci. Ani przez moment nie było niepewności. Za chwilę ktoś przybiegł, podając nam orientacyjną różnicę, złapaną gdzieś na kilka kilometrów przed metą. Więcej niż minuta. Dużo! Na mecie było jeszcze lepiej. Minuta i 42 sekundy, ale to okazało się dopiero wtedy, kiedy obserwowaliśmy finisz Rosjan, jadących tuż za nami.

Zanim weszliśmy na podium, by odebrać tęczowe koszulki i medale, wypiliśmy sporo piwa. Nazywało się Moritz i w upalnej Hiszpanii było naszym podstawowym napojem. Miało to i te dobre strony, że wydatnie skróciło okres wyczekiwania na pobranie próbek do kontroli antydopingowej, a jednocześnie spowodowało i wyzwoliło w nas olbrzymi przypływ wielkiej radości. Chyba nigdy nie byliśmy ani tak weseli, ani tak głośni i gadatliwi. Może z wyjątkiem Tadka.

Czasu na rozpamiętywanie i analizy nie było zbyt wiele. Po dwóch dniach przerwy czekał nas start w wyścigu indywidualnym. Podczas objazdu trasy samochodem oceniłem ją jako piekielnie trudną. Podjazd wydawał się tak skomplikowany, że nie wyobrażałem sobie, jak w ogóle można tam wjechać na rowerze, nie mówiąc już o tym, że trzeba się będzie wspinać 11 razy, bo tyle okrążeń liczyła 160-kilometrowa trasa.

Na starcie stanęło 161 kolarzy z 31 krajów. Mieliśmy podzielone role. Mytnik, Kowalski, Hanusik i Matusiak mieli przypuszczać ofensywne akcje od samego startu. Nie dać chwili wytchnienia rywalom, to było hasło dnia. Wywiązywali się z tego znakomicie. Jadąc ze Staszkiem w środku grupy, widzieliśmy, co robili ci z czoła. Ciągle „skakali" to Matusiak, to Kowalski, Mytnik lub Zyga. Rywale nie mogli się zorientować, o co chodzi. Każdą z tych prób traktowali poważnie, dochodzili Polaka, podejmowali ucieczkę, by po kilku kilometrach przekonać się, że ten, który był jej inicjatorem, jedzie z tyłu i ani mu w głowie forsowanie tempa. Tak było kilkanaście razy. Za każdym razem

jadąca spokojnie grupa doganiała uciekinierów, którzy tracili siły. W tych pierwszych atakach brylował Mytnik. Widziałem, jak kilkakrotnie rozerwał grupę, jak potem wielcy rywale mozolnie dopędzali czołówkę, tracąc siły i… ochotę do dalszej zabawy. Mytnik i Hanusik mieli w tym wyścigu na „sumieniu” Walerija Lichaczowa. Wiadomo było, że Lichaczow, słynący ze znakomitego finiszu, będzie w końcówce bardzo groźny. Chodziło więc o to, by wcześniej odebrać mu szanse. Mytnik wyszedł na czoło, narzucił straszne tempo, a Zyga zajął się pilnowaniem Rosjanina. Kiedy tempo wzrosło, wyszedł przed niego, dając niby zmianę, po czym zwolnił i natychmiast powstała różnica kilkudziesięciu metrów. Zaczynał się podjazd, Hanusik obejrzał się, rzucił Lichaczowowi spojrzenie pełne współczucia i… popędził za grupą, którą dogonił po kilkunastu minutach. Osamotniony Lichaczow męczył się okrutnie i w końcu dał za wygraną. Nie dołączył już do najlepszych.

Stach był tego dnia niespokojny. Mieliśmy włączyć się do akcji pod koniec wyścigu, a on już na drugim okrążeniu zaczął mnie namawiać:

– Rysiek, jedźmy, to pójdzie, zobacz, nikt nie wie, o co chodzi…

– Poczekaj. Poznamy wszystkich dokładnie i wtedy spróbujemy. Do mety daleko.

Namawiał mnie na każdym okrążeniu i na każdym mówiłem mu, że jeszcze trzeba poczekać. Tak mijały kilometry, aż wreszcie, gdy do końca pozostało tylko pięć okrążeń, Staszek, rozgorączkowany i najeżony, krzyknął:

– Teraz albo uciekam sam…

Odskoczył, zdobył ponad 100 metrów przewagi. Wspinaliśmy się pod górę. Za nim skoczył Francuz Bourreau. Nie miałem wyboru. Na szczycie podjazdu jechaliśmy już we trójkę, ale na zjazdach dopędził nas Duńczyk Blaudzun i było nas czterech. Jak do brydża, tylko że karty nie zostały rozdane. Z tyłu, w czołowej grupie pozostali Matusiak i Hanusik, mając za zadanie dezorganizację pościgu.

Blaudzun przez cały czas jechał na czwartej pozycji. Po minie widziałem, że nie interesuje go walka o medal, że chce dojechać z nami do mety. To były jednak tylko przypuszczenia, a pewności nie było żadnej. Niby nie wypadało mu finiszować, bo nie pracował na trasie, ale na mistrzostwach świata nie ma sentymentów i nie wiadomo, co komu przyjdzie do głowy. Na powodzenie tej akcji pracowaliśmy ze Staszkiem solidarnie. Bourreau starał się nam pomagać, ale głowę zaprzątała mu

myśl, jak nas przechytrzyć na końcówce. Nie pamiętałem go z żadnych wcześniejszych startów, ale mogłem przypuszczać, że jest szybki, obserwując jego styl jazdy, a także okrzyki Francuzów, którzy widząc nas zbliżających się do boksu, krzyczeli jak opętani: „*Bourreau – champion du monde!*”.

Zaczęliśmy zwracać ze Staszkiem baczniejszą uwagę na tego niedużego, krępego Francuza, który jechał z pewną miną doświadczonego asa i ta pewność trochę nas niepokoiła. Na przedstartowej odprawie ustalono, że przeprowadzenie pierwszego ataku w ostatniej fazie będzie należało do mnie, a w wypadku niepowodzenia to samo ma uczynić Staszek lub którykolwiek z naszych, komu uda się jechać w czołówce.

Gdy tylko rozpoczęło się ostatnie okrążenie, Staszek znów zaczął mnie popędzać.

– Jedź, będę ich pilnował, przyhamuję, a ty zasuwaj do mety…

Nie mogłem jednak znaleźć miejsca. Taki atak powinien być tak przygotowany, by nie było żadnych niedomówień, najmniejszej próby kontrataku, która miałaby szanse powodzenia. Staszek popędzał mnie bezskutecznie, wreszcie podjechał i mówi:

– Odjeżdżaj na podjeździe, Rysiek, nie ma już na co czekać!

Podjazd nie był według mnie miejscem, gdzie należało rozpoczynać akcję. Nasz atak nastąpił właśnie w tym miejscu, a w kolarstwie, kiedy wyścig rozgrywany jest na powtarzającej się trasie, każdorazowy przejazd przez taki punkt wzmaga czujność wszystkich rywali. Zarówno Francuz, jak i Duńczyk, choć ciągle niemrawy, mieli prawo oczekiwać, że będziemy atakować na podjeździe. Wystarczyło więc „krótkie krycie” i byłoby po ataku. Czekałem. Na płaskim odcinku ciągle nie mogłem się zdecydować. Ustaliłem ze Stachem, że będę próbował na tych dwóch niewielkich wzniesieniach znajdujących się cztery kilometry przed metą. Jeśli tam się nie powiedzie, jedziemy na finisz i rozegramy go z rozprowadzenia, bo taka końcówka była dla nas najbardziej bezpieczna.

Cztery kilometry do mety. Pierwsza z tych dwóch niewielkich górek. Prowadzę, za mną Staszek, za nim Francuz i Duńczyk. Na szczycie jestem pierwszy, ale różnice ciągle minimalne. Kilkadziesiąt metrów prostego, płaskiego odcinka. Staszek wyszedł na prowadzenie, za nim jak po sznurku Bourreau, Blaudzun i ja. Na łagodnym zakręcie w lewo, lecz po jego prawej stronie stał od kilku okrążeń mechanik ekipy radzieckiej

i podlewał nas wodą. Za każdym razem Staszek, który na ogół właśnie w tym miejscu prowadził, zjeżdżał na prawą stronę w oczekiwaniu na orzeźwiający strumień zimnej wody. Tak też zrobił i tym razem. Francuz i Duńczyk kilka minut przed decydującą rozgrywką też pragnęli się ochłodzić.

Był to moment do ataku. Jadąc na czwartej pozycji, kilka metrów za potężnymi barami Duńczyka, zjechałem nagle na lewą stronę szosy. Łagodny łuk w lewo, który pokonywałem po wewnętrznej, dawał mi już kilkanaście metrów przewagi. Rosła szybko. Przez pierwsze kilkadziesiąt sekund nie miałem odwagi spojrzeć za siebie. Ale wytężałem słuch i błoga cisza zaczęła działać na mnie uspokajająco.

Obejrzałem się. Za mną było pusto. Obok wóz reporterski telewizji, wykrzykujący po hiszpańsku operator, z lewej strony najpierw mur, a potem zielony żywopłot. Coraz więcej ludzi, rosła wrzawa, a ja, jakby jeszcze niedowierzający szczęściu, pedałowałem co sił nogach.

Po raz wtóry zerknąłem do tyłu, wjeżdżając na prostą prowadzącą do mety. Osiemset metrów, może nawet mniej, a za mną nie widać nikogo. Pusto. Musiało być około pół minuty, a może i więcej. Już byłem spokojny. Tytuł mistrza świata miałem w kieszeni, a stracić go mogłem tylko przez jakiś zbieg okoliczności. Jechałem więc samym środkiem szerokiej alei, tak by nie zaczepić o kogoś, kto wystawał zanadto z falującego szpaleru widzów.

Tego samego dnia wieczorem telewizja hiszpańska pokazywała końcówkę wyścigu wielokrotnie. I dopiero wtedy zobaczyłem, co działo się z tyłu w momencie, gdy przypuściłem rozstrzygający atak. Francuz był jednak czujny. Jako pierwszy zauważył, co się dzieje, i natychmiast próbował kontratakować. Staszek jak zwykle miał oczy szeroko otwarte. W tej samej chwili „usiadł” Francuzowi na kole, zniechęcając go skutecznie do podjęcia kontrakcji. Duńczyk, tak jak obiecał, jechał spokojnie na czwartej pozycji.

Ich finisz oglądałem zza mety. Miałem czas. W 31 sekund po minięciu przeze mnie linii mety rozstrzygały się losy srebrnego medalu. Szozda ani przez moment nie dał sobie odebrać inicjatywy. Jego końcówka była świadectwem wielkiej dojrzałości i olbrzymiej klasy. Najpierw jechał środkiem swoim mocnym tempem, potem odbił lekko w bok, znów wrócił na środek i tam pewnie, ze zdumiewającą lekkością utrzymał przewagę do mety…

Dwóch kolarzy w biało-czerwonych koszulkach stanęło tego dnia na podium. Po raz pierwszy w historii mistrzostw świata! Przed nami po drugiej wojnie światowej podobnego wyczynu dokonano tylko siedmiokrotnie, a po raz ostatni nie byle kto, bo Eddy Merckx, który w Sallanches w 1964 roku finiszował przed swym rodakiem Willym Planckaertem.

Dziwne, że największy w swej karierze sukces osiągnąłem po jeździe dobrej, ale nie znakomitej. Wielokrotnie startowałem na mistrzostwach świata w lepszej formie, lecz nie udało mi się zdobyć tęczowej koszulki. Paradoks? Może, ale takie właśnie niespodzianki kryją się na starcie niemal każdego wyścigu kolarskiego i to, być może, stanowi dodatkową atrakcję kolarskich zmagań…

Szybko zostałeś trenerem. Wracasz myślami do igrzysk w Seulu w 1988 roku, gdzie drużyna zdobyła srebro?

Tak, często. I wściekam się tak samo jak wtedy, mimo że upłynęło już tyle lat. Złoto było w naszym zasięgu. Ono musiało być nasze! Mieliśmy objechaną i udokumentowaną trasę. Mieliśmy wymierzony każdy kilometr. Wiedzieliśmy co do sekundy, jak mają jechać po złoto, bo tylko to nas interesowało. Ale jak to często u nas bywa, jakieś niezrozumiałe decyzje zniweczyły misterny plan. Mieliśmy zabrać do Seulu pięć milicyjnych krótkofalówek. Każda ważyła po półtora kilo. I wszystko rozbiło się o… nadwagę bagażu w samolocie. Dokładnie o 7,5 kilograma! Działacze PZKol-u byli oszczędni nie tam, gdzie trzeba. „Co ty, Rysiek?! – mówili. – Jedziesz do Korei, oni mają taką technikę, o której nam się nawet nie śniło. Zamówimy krótkofalówki na miejscu, jak je zobaczysz, to ci oko zbieleje”. Zbielało, ale z wściekłości. Na treningach mieliśmy najlepsze czasy. Ostatni sprawdzian też był super. Umawiam się z chłopakami, że jak nie będę do nich podjeżdżał samochodem w czasie wyścigu i nie będę przekazywał żadnych informacji, to znaczy, że jest dobrze. Na półmetku wyścigu o medale mieliśmy przewagę 50 sekund. Wyprzedziliśmy startujących przed nami Kanadyjczyków. Ale te wspaniałe krótkofalówki okazały się do kitu. Stojący na półmetku Zdzisław Wrona usłyszał mnie, bo miałem otwartą szybę w aucie, a ostatni ponoć krzyk techniki tylko charczał i warczał. Moje informacje były nieczytelne. Podjeżdżam do sędziego. „Tracimy 15 sekund do prowadzących Niemców, niech pan mnie przepuści, muszę to powiedzieć chłopakom”. Nie pozwolił. Potem się do nich

przedostałem, ale było już za późno. Zaczęli zmniejszać różnicę, jechali na maksa, ale na mecie zostało 6 sekund. Szkoda, że nie siedem i pół, tak jak tych nieszczęsnych kilogramów!

Potem był raut w polskiej misji olimpijskiej. Cała świta. Aleksander Kwaśniewski, Stefan Paszczyk, inni oficjele. Wszyscy uśmiechnięci i zadowoleni. Pierwszego dnia igrzysk jest pierwszy medal. A ja byłem wściekły do białości. Podchodzi do mnie Kwaśniewski z gratulacjami i mówi, że srebro to świetny wynik i że po powrocie trzeba będzie znów przygotowywać się do kolejnych celów. A ja mu na to:

– A nie lepsze byłoby złoto? Panie prezesie (Aleksander Kwaśniewski był wówczas prezesem PKOL-u), po przyjeździe do Warszawy złożę pismo w PZKol-u, domagając się zmiany warunków współpracy. Bez pieniędzy nie da się niczego zrobić i trzeba koniecznie pociągnąć do odpowiedzialności tych, którzy organizacyjnie nawalili w Seulu. A jeżeli to nie przyniesie efektów, to złożę kolejne pismo, podając się do dymisji.

Po przyjeździe do Warszawy, w połowie października, poszedłem do związku i patrzę, a moje pismo leży nawet nietknięte. „A nie mieliśmy czasu, ale wkrótce się tym zajmiemy” – powiedział sekretarz generalny PZKol-u. Nie słuchałem go do końca. „Pani Basiu – powiedziałem do sekretarki związku – poproszę o arkusz papieru A4”. I napisałem, że dziękuję za współpracę, bo szkoda mojego czasu i nerwów. Dwa dni później przyjechał z Kielc do Warszawy Tomek Derejski, zapraszając mnie na start w wyścigu o Puchar Exbudu. Wystartowałem, wygrałem, na obiad zaprosił mnie szef firmy Witold Zaraska. Od słowa do słowa doszliśmy do wniosku, że może nadszedł czas, by utworzyć pierwszą zawodową grupę kolarską w Polsce. Dobrym sportowcom nie zawsze wychodzi praca w roli trenera. Przykładów jest sporo, a powodów może być wiele. Czasem brakuje cierpliwości, czasem podejścia do ludzi. Na poziomie reprezentacji krajowej właściwie każdy sportowiec jest przygotowany, różnice są minimalne. Łatwiej być jednak zawodnikiem niż trenerem. Ja pracowałem z kadrą cztery lata. Zacząłem w listopadzie 1984 roku i pełniłem funkcję do końca igrzysk w Seulu. Rzuciłem papierami, podobnie jak Szozda, bo nie chcieli spełnić naszych warunków, żeby cała kadra wyglądała porządnie. W tamtym czasie polskie kolarstwo było pełną amatorką, jeśli chodzi o warunki. Dotyczyło to kadry, ale i organizacji wyścigów. Stu pięćdziesięciu kolarzy mieszkało w internacie, w którym były dwie łazienki. Chłopaki jeździli się załatwiać za miasto, bo kolejka ciągnęła się

na dziesiątki metrów. Ode mnie przejął kadrę Wacław Skarul, po moim wstawiennictwie u ówczesnego ministra sportu, czyli Aleksandra Kwaśniewskiego. Musiałem zareagować, bo widziałem, że podchody robią ci, którzy cały czas czekali na moje potknięcie. A nie chciałem, żeby doszli do głosu. Był 1989 rok i trzeba było zająć się sobą. Przeprowadziłem się z Bródna na Saską Kępę. Pilnowałem tynkarzy i w tym czasie otworzyłem sklep rowerowy na warszawskiej Woli. Sklep zresztą działa do dzisiaj. Któregoś dnia przyszło do mnie czterech chłopaków wyrzuconych z Legii. Robert Duda, Szczepan Gurdała, Michał Słoma i Darek Wojciechowski. Spytali, czy nie znalazłbym im sponsora. Przypadkiem, jak to zwykle bywa, pojawiłem się na pokazowym meczu tenisa stołowego. Był Andrzej Grubba, Leszek Kucharski i Szwedzi Mikael Appelgren i Jörgen Persson. Siedziałem przy stole z facetem, który podczas licytacji rakiety zapłacił 15 tysięcy złotych za sprzęt Grubby. Mówię więc do niego, że musiał być świetnym zawodnikiem, a ten mi na to, że zapłacił tyle dla dobra klubu, na który zbierali. Poszliśmy na drinka, pytał, co porabiam, a ja na to, że mam sklep rowerowy i szukam dla kilku chłopaków sponsora, bo chcą się ścigać, a to dobrzy kolarze. Spytał tylko, ile potrzeba. Nie miałem jeszcze wyliczeń, ale poprosił, żebym przyszedł we wtorek. Okazało się, że to był właściciel Jarmarku Europa, który działał na Stadionie Dziesięciolecia, Bogdan Tomaszewski. Poszedłem, jak kazał, zjedliśmy schabowego, wypiliśmy flaszkę, bo tak to wyglądało w tamtych czasach. Dołączył jeszcze jeden facet i pyta, co konkretnie jest potrzebne. Podałem kwoty, zaakceptowali i zaprosili na stadion razem z kolarzami. Sprawa była załatwiona. Tak powstał klub Damis-Szurkowski. Spodobało im się i chcieli rozszerzyć grupę. Dołączyła do nas firma Warta, czyli ubezpieczyciel, a po roku zastąpiło ich PZU. Klub zmienił nazwę na Damis PZU. Dalej była Petrochemia i Telekomunikacja. Dobrzy sponsorzy, choć co miesiąc trzeba było robić sprawozdania finansowe i marketingowe. Ile my zrobiliśmy zdjęć! Trafiłem w końcu na Czecha Josefa Kozumplíka, który robił rowery Joko do marketów. Wtedy już jeździł u mnie Przydział, Sosik, który później zginął w wypadku, dołączył Piotr Wadecki, Darek Banaszek, został Duda i Gurdala. Pamiętam, jak pojawił się Grzesiu Gwiazdowski. Miał organizm do walki, ale kiedy już coś mu się udało, następnego dnia to tracił. Po latach wygrał wielki wyścig w Zurychu. Wcześniej mógł osiągnąć wielkie rzeczy, bo miał organizm do kolarstwa, był mocny jak cholera! Pamiętam, jak przyszedł do mnie pierwszy raz. Patrzę, stoi bidula w drzwiach, prawie

z łzami w oczach, i mówi, że chce do mnie do klubu. Spytałem, gdzie dotąd jeździł. Okazało się, że w Toruniu, gdzie był czołowym juniorem. Powiedział, że trener pilnuje reżimu, ale nie podaje planów treningowych, i nie wiedział, co ma robić, więc poszedł spytać szkoleniowca. A że ten akurat odpoczywał, to go wygonił i wyrzucił.

– Nie chcę tam więcej jeździć!

– Poczekaj, zadzwonię i spytam.

Chwilę później byłem po rozmowie. „Jak chcesz, to go bierz. To kawał wariata!" – usłyszałem. Gwiazdowskiego z kolei spytałem, dlaczego uważa, że się nadaje. „Będę mistrzem świata" – odpowiedział i wyciągnął swój dzienniczek, gdzie na pierwszej stronie miał zapisanych dziesięć własnych przykazań na temat tego, co musi zrobić, aby założyć tęczową koszulkę. Spodobało mi się to, pomyślałem, że sam różne rzeczy pisałem w zeszytach, ale czegoś takiego nie widziałem. Wziąłem go, w Toruniu chcieli tylko jego rower. Dałem mu w Warszawie pokój, mieszkał z Sosikiem, kolejnym wielkim talentem. Podkupili go w końcu do Francji, pojechał tam razem z Przydziałem. Wiem, że miał później wydać książkę, ale nie znalazł wydawcy.

W każdym razie to była mocna ekipa, bo w jednym roku zdobyliśmy wicemistrzostwo, a w kolejnym mistrzostwo w drużynie. Banaszek sięgnął też indywidualnie po srebro. Wygraliśmy od cholery wyścigów! W pewnym momencie chłopaki zaczęły przegrywać. Drugie, trzecie, czasem czwarte miejsce. Domyśliłem się, że handlują wynikami. Rozgoniłem ich. Zatrzymałem Wadeckiego i Wojciechowskiego. Ten pierwszy chciał odejść, ale się nie zgadzałem, bo zapłaciłem za niego dużo sprzętu klubowi w Elblągu. W końcu go puściłem, bo i tak nie miało sensu go trzymać. Spora część mojej grupy przeniosła się do Mroza. Później kilka lat miałem juniorów, ale dawałem tylko szyld, wszystko utrzymywali rodzice. Z tamtych czasów wyszedł jeden niezły kolarz, wygrał nawet górskie mistrzostwo Polski. To Michał Podlaski. Dobry chłopak, pamiętam go jako młodzika. Nigdy nie mógł nadążyć za resztą, ciągle był zmęczony, ale się nie poddawał i ostatecznie to on został kolarzem, a inni odpadli.

Jak wszyscy we wrocławskim Dolmelu, byłem Ryśkiem zafascynowany. Był ode mnie o dziesięć lat starszy, on, mistrz świata i zwycięzca Wyścigów Pokoju, a ja młodziak, zwycięzca Spartakiady Młodzieży, byłem w niego zapatrzony. A potem nasze drogi często się przeplatały. Aż do momentu, kiedy zastąpiłem go w roli prezesa PZKol-u. Ale zaczęło się od klubu, potem, kiedy Ryszard zaczynał studia na AWF we Wrocławiu, ja już byłem asystentem, wreszcie pracowaliśmy wspólnie z kadrą w drugiej połowie lat 80., zanim zostałem samodzielnie trenerem kadry narodowej w 1988 roku. Ciekawostką jest fakt, że Ryszard miał napisaną pracę magisterską, ale jeszcze przed obroną musiał zdawać egzamin trenerski. I zdawał go u mnie, czyli u swego asystenta. Nasz duet trenerski był udany, zresztą świadczą o tym nasze sukcesy w tym okresie. Ja miałem podstawy teoretyczne, Rysiek był wielkim praktykiem, wniósł olbrzymie doświadczenie zawodnicze. Bardzo dużo się od niego nauczyłem. Darzyłem go zawsze wielkim szacunkiem. Podobnym jak kilku zaledwie profesorów na uczelni, co jest wyrazem wielkiego uznania.

WACŁAW SKARUL

Ur. 1956. Uprawiał kolarstwo torowe. Ukończył studia na AWF we Wrocławiu. Pracę magisterską poświęcił Ryszardowi Szurkowskiemu, którego asystentem był w latach 1984–1988. Później, do 1992 roku, samodzielnie prowadził reprezentację Polski. Prowadzony przez niego Joachim Halupczok wywalczył w 1989 roku tytuł amatorskiego mistrza świata, za co Wacław Skarul został wyróżniony tytułem trenera roku. W latach 1992–1994 prowadził w Austrii jedną z tamtejszych grup zawodowych. Od wiosny 2011 do grudnia 2016 roku był prezesem Polskiego Związku Kolarskiego.

A tak powstanie pierwszej zawodowej grupy kolarskiej w naszej części Europy wspomina Tomasz Derejski, jeden z głównych „winowajców" całego profesjonalnego przedsięwzięcia, wtedy współpracujący bardzo ściśle z Ryszardem, a dziś jego bliski przyjaciel, mieszkający od 1989 roku w Kolonii. To z jego domu Szurkowski i przyjaciele wyruszyli 10 czerwca 2018 roku na ten tragiczny dla Ryszarda wyścig…

Cofnijmy się pamięcią do późnej jesieni 1988 roku.

– Panie Tomku! Szef [Witold Zaraska] prosi do siebie.

– W przyszłym tygodniu jest kryterium uliczne w Kielcach, dobrze by było, żeby Ryszard Szurkowski wystartował w koszulce z napisem „Exbud". Czy to jest do załatwienia?

– Myślę, że jest, szefie.

– Zadzwoniłem do PZKol-u, gdzie odnalazłem Ryszarda Szurkowskiego, i umówiliśmy się na następny dzień. Wziąłem pieniądze z kasy Exbudu i listę płac (wtedy, w 1988 roku, nie było to takie łatwe), główna księgowa nie chciała nawet słyszeć o takim załatwieniu sprawy.

– Niech ten pan przyjedzie do Kielc, wylegitymuje się i napisze wniosek.

Nie wiem, co to miało być, ale wystarczył telefon prezesa do pani Ani i już jechałem do Warszawy. W siedzibie PZKol-u czekał bardzo sympatyczny pan Ryszard. Ustaliliśmy terminy, kwoty za udział, przekazałem pieniądze, odebrałem podpis na liście płac. Dostałem wełnianą żółtą koszulkę kolarską, na której trzeba było namalować logo Exbudu. Po latach odnalazła się w domowym archiwum mistrza.

I taki to był początek. Po wyścigu w Kielcach prezes Witold Zaraska wymyślił, że założymy pierwszą w Polsce grupę zawodową. Jej dyrektorem sportowym został Ryszard Szurkowski. Do sponsorowania chciały się dołączyć firmy ITI i Hitachi, które reprezentowali Jan Wejchert i Mariusz Walter, późniejsi pomysłodawcy i szefowie TVN. Założenie było takie, że grupa miała startować w Europie Zachodniej i reklamować firmę Exbud, posiadającą swoje oddziały w Kolonii, Brukseli i Paryżu. Niemieccy prawnicy przygotowali regulamin działania grupy kolarskiej przy przedstawicielstwie Exbudu w Kolonii.

Ekipa otrzymała mieszkanie służbowe w Kielcach. Tam odbywały się dodatkowe narady po godzinach pracy. Musieliśmy się nauczyć kolarstwa. Powstał sztab grupy: dyrektor sportowy, księgowa, masażyści, lekarz zwany „docentem” i mechanik. Trzeba było przygotować stroje, ubrania, rowery i samochody. Konferencja prasowa, na której miała być zaprezentowana ekipa, została wyznaczona na 20 grudnia 1988 roku. Czasu pozostało niewiele – niecałe dwa miesiące. Wybieraniem i zamawianiem sprzętu sportowego zajął się Ryszard. Nie wiem, jak on to robił – nie było internetu, poczty elektronicznej, pozostawał telex i telefony stacjonarne. Trzeba było zaprojektować grafikę na samochody i stroje sportowe. Wszystko zrobiliśmy sami w naszym dziale marketingu i reklamy, którego byłem szefem. Prezentacja tuż-tuż, a my nie mieliśmy folderu grupy. Niby takie proste – napisać teksty, przetłumaczyć je na niemiecki i angielski. I pierwsza zagwozdka: jak przełożyć „grupa zawodowa”? *Berufsmannschaft* czy *Profimannschaft*? Zrobić projekt graficzny i wydrukować. Ale gdzie? Przydałyby się zdjęcia drużyny. OK, ale nie kupiliśmy jeszcze wszystkich zawodników, nie mamy gotowych strojów. Dwa tygodnie przed godziną W dotarł jeden volkswagen passat z Niemiec. To już coś. Trzeba piorunem robić zdjęcia, a kolarze trenują w Zakopanem. Biorę fotografa, wskakujemy do passata i jedziemy do Zakopanego. Dookoła biało, gdzie robić zdjęcia? U wejścia do Doliny Strążyskiej urządziliśmy atelier fotograficzne. Stroje szyto w Szwajcarii, a do zdjęć wykorzystaliśmy czerwone dresy reprezentacji Polski z nalepkami Exbudu na tle samochodu technicznego w barwach drużyny. Potem szybko do Kielc i do drukarni. Udało się!

W Kielcach zjawiły się wreszcie wszystkie samochody, aż dwa passaty i dwa busy, w barwach firmowych. Trzeba było je jeszcze wyposażyć w bagażniki dachowe z uchwytami do rowerów i kół. Wszystko zostało

wykonane w bazie technicznej Exbudu w Dyminach, pod nadzorem Ryszarda. Także zamawianie strojów i sprzętu (koła, ramy, przerzutki, kierownice, pedały, szprychy i tak dalej) należało do jego obowiązków.

Podziwiałem go, wiedział, do kogo zadzwonić, co zamówić, ustalić terminy odbioru sprzętu, a przy tym zawsze pamiętał o najważniejszym, o treningach i zgłoszeniach do wyścigów.

Przygotowania do konferencji w hotelu Gromada w Cedzynie koło Kielc przebiegały sprawnie dzięki uprzejmości dyrektora Janusza Kowalczyka. Dostałem ofertę od wrocławskiej firmy na nagłośnienie sali i tłumaczenie wystąpień i pytań na języki obce dla dziennikarzy z zagranicy. Koszt? Jedynie 750 tysięcy zł! Wybraliśmy więc inną ofertę na nagłośnienie, tłumaczenie, oświetlenie i dekoracje za 27 tysięcy zł. Mieliśmy też faks, prosto z Niemiec, który znaliśmy tylko z opowiadań. Zabraliśmy go do Cedzyny, nie wiedząc zupełnie, jak się go obsługuje. Gdzie włączyć to coś? Nikt nie wiedział. Faks stał na zapleczu, włączony do gniazdka telefonicznego, ale nikt z tego cudu techniki nie korzystał.

W holu hotelowym stał rower oklejony nalepkami Exbudu, z przypiętymi butami SIDI, a na manekinie strój kolarski Blacky według naszego własnego projektu. Kolarze siedzieli za stołem ubrani w dresy firmowe. Znowu się udało, zwłaszcza że i menu na bankiecie też było wyśmienite.

Po prezentacji przyszły święta i Nowy Rok. Z drużyną spotkałem się już jako pracownik biura oddziału w Kolonii.

Grupa zawodowa przyjechała do Kolonii i funkcjonowała jak jeden z wielu naszych kontraktów na terenie Niemiec. Ryszard był szefem „kontraktu”, dyrektorem sportowym i trenerem w jednej osobie. Katarzyna Swatowska była główną księgową, prowadziła rozliczenia wewnątrz firmy, otwierała konta bankowe, wypłacała zaliczki, diety, była naszym ministrem finansów. Magazyn sprzętu znajdował się w piwnicy biura oddziału.

Do poruszania się po świecie potrzebne były wizy, które trzeba było częściowo załatwiać w Polsce, do tego karty przekroczenia granicy i masa innych spraw do załatwienia, ale maszyna zaczęła sprawnie funkcjonować.

I wreszcie zaczęły się wyścigi. Ryszard powtarzał zawodnikom: „Pokażcie więcej zaangażowania, to będą premie. Jaka praca, taka płaca, jesteście zawodowcami!”.

Kolonia i nasze biuro było bazą w podróżach po Europie. Tu się rozwiązywało różne problemy. Nawet te najmniej oczekiwane. Przed mistrzostwami świata w Chambéry w PZKol-u zapomniano o neutralnych

strojach w barwach narodowych dla grupy zawodowej. Amatorzy je mieli, zawodowcy nie. Dla Ryszarda to nie był problem. Wystarczył jeden telefon i już pomknąłem do Nadrenii odebrać stroje. Zdarzały się też ciemne strony tego biznesu. Tak było z odbiorem zamówionych części we Włoszech, po które pojechał nasz pracownik transportowym volkswagenem busem. Zapakował części po dach i wracał do Kolonii. Na granicy włosko-szwajcarskiej trzeba było odprawić zakupiony towar. Zostawił więc samochód na parkingu i poszedł do celników z papierami. Po załatwieniu formalności wraca z celnikami sprawdzić towar, a tu ani sprzętu, ani samochodu. Wrócił do Kolonii autostopem jedynie w sweterku. Samochód odnaleziono po jakimś czasie, ale bez towaru.

Bywało i tak, gdy patrząc przez okno (a mieszkaliśmy na parterze przy małej, ślepej uliczce), widziałem dwa podjeżdżające samochody serwisowe z rowerami na dachu. Wysiadają kolarze i niosą wielki bukiet kwiatów. Dzwonek do drzwi: „Tomku, ratuj, czy możemy przenocować?”. Kwiaty były dla Beaty, mojej żony, która przygotowała kolację. W trzypokojowym mieszkaniu znalazło się spanie na materacach na podłodze dla kilku osób. Miłe i sympatyczne momenty, jest co wspominać.

W magazynie PZKol. Szurkowski, Andrzej Kaczmarek, Szozda, Zbigniew Krzeszowiec. 1973 rok
Fot. Janusz Szewiński

Latem 1989 roku grupa poleciała na cykl wyścigów do USA. Wróciła uszczuplona o jednego zawodnika. W Stanach pozostał i ścigał się przez kilka lat Andrzej Mierzejewski. Przed mistrzostwami świata w 1989 roku zaczęły się nowe rządy. Prezes Zaraska przekazał „władzę" nad kolarzami dyrektorowi handlowemu. Ten mianował red. Włodzimierza Reznera jednym z dyrektorów grupy. I to był już niestety jej zmierzch. Rezner zaczął roztaczać bajeczne wizje przed kolarzami. Mieli obiecane kontrakty na następny rok i dużo lepsze pieniądze. Grupa miała być wzmocniona, mieli w niej jeździć Joachim Halupczok i Greg LeMond. W Dyminach miały być produkowane najlepsze rowery na świecie, marki Exbud. Były to wszystko marzenia bez pokrycia.

Miałem skromny udział w tworzeniu pierwszej grupy zawodowej w Polsce i w Europie Środkowej, poznałem Ryszarda, wielkiego mistrza, wspaniałego człowieka i przyjaciela. Za jego namową wsiadłem na rower i jeżdżę tak już 30 lat. I wcale nie zamierzam kończyć tej pięknej przygody.

Kto twoim zdaniem miał największy talent? I nie chodzi tylko o waszą generację, ale także kolejne, choćby te z Joachimem Halupczokiem, który zmarł przedwcześnie.

Ryszard Szurkowski: Odpowiedź jest trudna, bo po Halupczoku i Jaskule nastąpiła zapaść w polskim kolarstwie. Był jeszcze Piotrek Wadecki, ogólnie wszechstronny kolarz, i do wyścigów etapowych, i klasycznych. Wygrał Wyścig Pokoju. Może już nie z tych, które pamiętamy najlepiej, ale zawsze. Gdybym mógł zrobić przegląd kolarstwa od czasów powojennych, to zacząłbym pewnie od Staszka Gazdy. To był bardzo dobry, wszechstronny kolarz, w igrzyskach olimpijskich w Rzymie w 1960 roku był szósty, przyjeżdżał w czołówce w wielu wyścigach. Dwukrotnie zajął trzecie miejsce w Wyścigu Pokoju. To wtedy były bardzo dobre wyniki i nic dziwnego, że cała Polska od Tatr po Bałtyk dopingowała Staszka: „Jazda, panie Gazda!". Albo: „Tak na wirażu dodał gazu i się znalazł na cmentarzu". Pamiętam takie hasła z czasów, nim sam zacząłem się ścigać. Znakomity na etapach i wyścigach w górach był Józef Gawliczek, z kolei Jan Magiera był superczasowcem. Hanusik rzadko kiedy przegrywał na finiszu. Jeżeli natomiast chodzi o kolarzy, którzy mogliby w zawodowym peletonie odnosić duże sukcesy, z mojego pokolenia albo z tego pokolenia, w którym się dość długo ścigałem, to myślę, że Janek Brzeźny był najbardziej wszechstronnym zawodnikiem, znakomicie jeżdżącym po

górach, potrafiącym zafiniszować, zwłaszcza w ciężkim terenie. Miał niesamowite wyczucie, dobrze jeździł na czas, stąd też wygrał dwa razy Tour de Pologne czy wyścig Dookoła Anglii. Wyścigi Pokoju nie były mu dane tylko dlatego, że trafiał na mnie, a byliśmy z tego samego klubu i od tego samego trenera, czyli z wrocławskiego Dolmelu i od Mieczysława Żelaznowskiego. Nie zapominam też o Krzysztofie Sujce, bardzo wszechstronnym kolarzu jeżdżącym na czas, wicemistrzu świata, znakomicie wypadającym w górach. Byli i inni, taki Janek Jankiewicz, Mietek Nowicki czy Staszek Szozda, o którym opowiadam przy innej okazji.

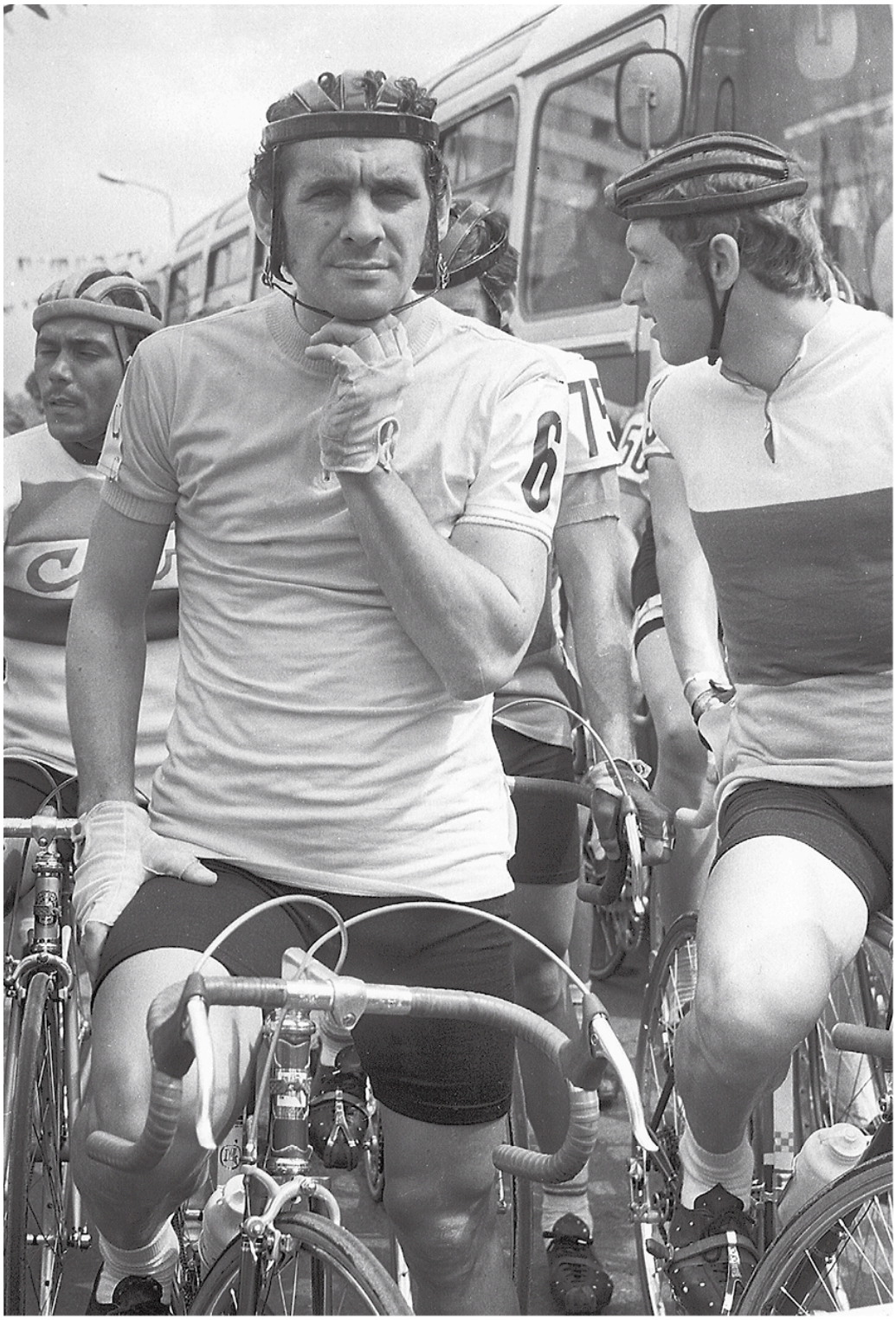
Pierwszy raz zobaczyłem Ryszarda w telewizji, gdy startował w Wyścigu Pokoju. Już wtedy zrobił na mnie olbrzymie wrażenie. Nasz pierwszy wspólny wyścig też pamiętam. To były górskie mistrzostwa Dolnego Śląska. Rysiek miał już na koncie dwa wygrane Wyścigi Pokoju, czyli to był 1971 rok. Obydwaj mieliśmy defekty i zostaliśmy za grupą. I do dziś pamiętam tę naszą pogoń. Dla mnie to było niesamowite, że wraz z takim mistrzem gonię czołówkę i że jeszcze wychodzę na zmiany. To mi się nie mieściło w głowie. A potem byliśmy ze sobą coraz bardziej związani. Wspólne podróże na zgrupowania, w tym na to nieszczęsne w styczniu 1973 roku, kiedy zginął Henryk Łasak. Zawsze go podziwiałem za to, że nigdy nie wątpił w swoje umiejętności. Był niezwykle spokojny. Nigdy nie panikował i to sprawiało, że kiedy trzeba było mu pomóc, to człowiek robił to z wielką przyjemnością. Oddawałeś mu koło i wiedziałeś, że on tej pomocy nie zmarnuje, dociągnie do czołówki i może jeszcze wygra. Był pewnym swej siły liderem i w tym był wielki. Zenek Czechowski nigdy nie chciał być liderem i mówił: „Ja nie, nie chcę, bo mogę przegrać. Niech liderem będzie Szur, bo on to wygra”. Często byłem pytany o porównanie Ryśka i Staszka Szozdy. To dwa przeciwieństwa. Staszek był niespokojny, na rowerze nawałnica. Pamiętam, jak kiedyś na wyścigu we Francji w 12-osobowej czołówce nas, Polaków, było sześciu! I mimo to Staszek mnie ciągle ponaglał: „Janek, dawaj, urywaj ich”, a ja do niego: „Stachu, spokój, damy radę”. „Nie – odpowiadał – urywaj!” Taki był, zupełnie inny, ale też znakomity.

Ryszard wywiązywał się ze swoich obietnic. Przynajmniej w stosunku do mnie. Na jego ostatnim Wyścigu Pokoju pomagałem mu w odniesieniu czwartego zwycięstwa (1975) i rok później przed mistrzostwami Polski powiedział mi: „Jeśli tylko będę mógł, pomogę ci wygrać”. I tak zrobił. Wygrałem w Krynicy, a Rysiek był drugi. Takie rzeczy się pamięta. Ryszard to wielki kolarz i wspaniały człowiek.

JAN BRZEŹNY

Ur. 1951. Dwukrotny zwycięzca Tour de Pologne (1978, 1981), dwukrotny mistrz Polski ze startu wspólnego (1976, 1981), 18 medali

na mistrzostwach Polski (w tym osiem złotych), olimpijczyk z Montrealu (1976). Czterokrotnie brał udział w Wyścigu Pokoju, wygrał dwa etapy, najlepsze miejsce w klasyfikacji generalnej: dziesiąte (1980).



Przed startem
Wyścigu Pokoju. 1975 rok

Lubisz dzisiaj oglądać kolarstwo?

Kolarstwo nudzi mnie coraz bardziej. Żeby transmisja trwała pięć czy sześć godzin? Kto to słyszał? Mogę oglądać widoki, ale żeby patrzeć tyle godzin, jak po prostu jadą? Końcówki, czasówki, górskie wspinaczki – to chętnie. Inne rzeczy nie bardzo. Ucieczkę prawie zawsze dogonią, później walczy kilku tych samych sprinterów. Kolarstwo stało się mniej ciekawe. Gdybym miał porównać ten sport z moich czasów do tego z obecnych, to wydaje mi się, że dzisiaj najbardziej brakuje frajdy i romantyzmu. Ci, co jeżdżą na rowerze, wiedzą, o czym mówię. Bez względu na warunki atmosferyczne, na chłód, deszcz, czasem śnieg, a czasem upał, na górskie męczarnie i niebezpieczne zjazdy w dół, oni będą jeździć na rowerze. Turystycznie, dla przyjemności albo wyczynowo. I u tych współczesnych zaszły ostatnio i nadal zachodzą niepokojące zmiany. Te słuchawki w uszach, które czynią z kolarzy ślepych wykonawców dyrektorskich poleceń, które eliminują u nich umiejętność myślenia, wprowadzania indywidualnych taktycznych rozwiązań, te aparaty wskazujące na wykorzystywaną moc – to zmiany, które czynią z kolarstwa zupełnie inny sport. I tego mi żal, bo już nie widzę podczas telewizyjnych relacji ryzykownie podejmowanych ucieczek, zapierających dech w piersi pogoni. I tego mi brak. Nie chcę jednak mówić, które kolarstwo jest „lepsze”, bo nie ma prostej i jasnej odpowiedzi. O tym, jakie ono było i jakie jest, decydują pojedynczy ludzie, którzy wygrywają; bo tak jak w każdej dyscyplinie sportu, rację mają tylko zwycięzcy. Oczywiście podstawą do jakichkolwiek porównań jest czystość sportu. Siedem zwycięstw Armstronga w Tour de France, a potem jego przyznanie

się do wieloletniego korzystania z dopingu przyniosły kolarstwu nieprawdopodobne szkody. Rzecz jasna nie był sam. Za kolarzami stali lekarze i ich, tych, którzy przygotowywali niedozwolone środki, należałoby karać na równi z zawodnikami. Nie zawsze tak jest, ale to już inne zagadnienie. Z jednej strony stosuje się ciągle na zbyt szeroką skalę doping, a z drugiej jest świadomość, że kolarstwo było jednym z pierwszych sportów, które wydało wojnę fali niedozwolonego wspomagania zalewającej dzisiejszy sport. Jeszcze przed laty kolarstwo ogłaszało nazwiska kolarzy sięgających po doping, stosowało kary i dyskwalifikacje. Być może nigdy nie uda się wyeliminować dopingu do końca, ale już będzie dużo, dużo lepiej. I to widzimy dziś na wyścigach, bo pojawiają się młodzi kolarze, którzy byli do tej pory w peletonie, ale nic nie znaczyli. W tej chwili zaczynają przyjeżdżać na pierwszych miejscach. To dowód na to, że ta walka odnosi skutek. Wracając do Armstronga, przeczuwałem tę aferę dużo wcześniej i dyskutowałem z tymi, którzy byli jego kibicami. Byłem krytyczny, nigdy nie uwierzyłem, że on jedzie „na czysto”. Dla mnie jako kibica, bo tylko nim wtedy już byłem, była to pewna satysfakcja, kiedy wszystko się wydało, choć niezwykle żałuję, że tak bardzo ucierpiało na tym kolarstwo.

To trudny sport?

Trening jest bardzo trudny, monotonny, choć nie wiem, jak się dzisiaj trenuje. Na pewno dużo jeżdżą. Pamiętam grupę, którą prowadził kiedyś Zbyszek Szczepkowski. Był kwiecień, więc spytałem jednego z zawodników o plan startowy. Popatrzył i mówi, że nie wie. To do czego on trenował i się przygotowywał? Zapytałem więc, ile wyścigów wygrali w poprzednim sezonie. Liczył, liczył i w końcu mówi, że osiem.

– Każdy po osiem? – spytałem go.

– Nie, wszyscy.

– Osiem to ja miałem do rozpoczęcia Wyścigu Pokoju.

Zmieszał się, ale dalej go przepytywałem. Dowiedziałem się więc, że przejechał kilka tysięcy kilometrów. No dobra, a ile z tego było treningów? Można tak bez końca. Nie wiem też, jak jest w zachodnich grupach zawodowych. Taki Rafał Majka chyba naprawdę trenuje. Zenek Jaskuła, który wcześniej był zawodowcem, też konkretnie pracował. Bo co innego jeździć na rowerze, a co innego trenować. Jazda jest dla turystów, o tym trzeba pamiętać. Dzisiaj w zawodowym peletonie liderzy mają łatwiej, bo

grupa ich dowozi do mety. Taki Mark Cavendish latami miał do wykonania pracę na kilkaset metrów przed metą i tyle. Wyróżniał się Peter Sagan, ale teraz zaczyna mówić, że kolarstwo szosowe go znudziło. I ja chyba też nie mógłbym się ścigać tak, jak robi się to dzisiaj. Wolałem to bardziej nieprzewidywalne kolarstwo, takie, w którym kolarz musiał być wszechstronny i mieć oczy dookoła głowy.

Nie mogę zapomnieć pierwszego spotkania z Ryśkiem. Etap Tour de Pologne. Zostaliśmy we dwóch z tyłu i trzeba było gonić czołówkę. Kilka długich kilometrów potrzebowaliśmy, by przeskoczyć z trzeciej do pierwszej grupy. Byli oczywiście i tacy, którzy mówili, że „szliśmy po samochodach". Nic podobnego, ale satysfakcję miałem wielką i podwójną, bo kiedy wychodziłem na prowadzenie, Ryszard wołał: „Wolniej, wolniej", a ja miałem 20 lat i nigdy z takim mistrzem we dwójkę nie jechałem. Szurkowski wygrał wtedy etap i następnego dnia na starcie podszedł do mnie i bardzo mi podziękował. Miał wielką umiejętność zachęcania do dużego wysiłku czy to na treningach, czy w wyścigach. A jednocześnie powtarzał: „Spokojnie, dojdziemy, bez paniki" i to się wielokrotnie sprawdzało. Te jego rady wziąłem sobie do serca i tak wielokrotnie dochodziłem rywali w górach na Tour de France. Później został moim trenerem i był bardzo wymagający. Po dwa, trzy treningi dziennie. Nie było przebacz, rower, piłka, aerobik. Codziennie. Wprowadzał nagrody na treningach i wyścigach. Potrafił jak nikt inny mobilizować zawodników. Nie zmieniał kadry, jak przyszedł, miał tych samych kolarzy, ale potrafił wykorzystać ich możliwości do końca. Tak było z Piaseckim, Mierzejewskim i innymi. Nie każdy trener posiadał takie umiejętności.

ZENON JASKUŁA

Ur. 1962. Wicemistrz olimpijski (1988) i wicemistrz świata (1989) w wyścigu drużynowym. Na zawodowstwo przeszedł w 1990 roku. Największym jego sukcesem było zwycięstwo etapowe i zajęcie trzeciego miejsca w klasyfikacji końcowej Tour de France w 1993 roku. Był pierwszym kolarzem z byłych krajów demokracji ludowej, który stanął na podium Tour de France (łącznie pięć startów). Uczestniczył także siedmiokrotnie w Giro (dziewiąty w 1991 i dziesiąty w 1993 roku), dwukrotnie w hiszpańskiej Vuelcie.

Był trzykrotnym mistrzem Polski w jeździe indywidualnej na czas (1986–1988) oraz mistrzem Polski parami (z Lechem Piaseckim). Czterokrotnie startował w Wyścigu Pokoju. Był trzeci w 1989 i piąty w 1987 roku. W Tour de Pologne wygrał prolog i dwa etapy w 1985

roku, kończąc wyścig na szóstym miejscu. Na zakończenie kariery w roku 1997 i w wieku 35 lat wygrał wyścig Dookoła Portugalii, a w klasyfikacji końcowej Tour de Pologne zajął drugie miejsce.

Pierwsze spotkania z Ryszardem Szurkowskim pamiętam do dziś. Do obydwu doszło w Krakowie. Jedno na Tour de Cracovia, a drugie u nas w klubie. Zrobił na mnie wrażenie bardzo skromnego człowieka. Nie było po nim widać tego olbrzymiego dorobku, jaki ma za sobą. Przecież to nie tylko wspaniały kolarz, może i najlepszy w naszej historii, ale także jeden z naszych najlepszych sportowców. Mam do niego olbrzymi szacunek, lata mijają i ten szacunek nie maleje. A Wyścigów Pokoju nie pamiętam. Znam je z opowiadań taty, który wspominał ludzi wdrapujących się na drzewa, słupy, kominy i dachy, by zobaczyć choć kawałek wyścigu. Może nam dziś tej wielkiej popularności kolarstwa trochę brakuje, może nam kolarzom byłoby łatwiej walczyć w wielkich tourach. Nie traćmy nadziei.

RAFAŁ MAJKA

Ur. 1989. Zawodowiec od 2011 roku. Sześć sezonów spędził w ekipie Saxo Bank (później Tinkoff), następnie przeszedł do Bora-Hansgrohe. W lipcu 2014 roku wygrał dwa górskie etapy Tour de France i zwyciężył w klasyfikacji górskiej. W tym samym roku zwyciężył na dwóch górskich odcinkach Tour de Pologne i wygrał klasyfikację generalną. Rok później kontynuował swoje osiągnięcia, wygrywając trzeci etap na Tour de France, a pod koniec sezonu wystąpił udanie w hiszpańskiej Vuelcie, zajmując trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej. Dwa inne bardzo znaczące sukcesy Majki przypadły na rok 2016. Najpierw drugi raz triumfował w klasyfikacji górskiej Tour de France, a następnie zdobył brązowy medal ze startu wspólnego na igrzyskach olimpijskich w Rio de Janeiro.

Policzyłeś kiedyś wszystkie swoje zwycięstwa?
Tak, mam takie zestawienie. Robiłem wyliczenia gdzieś koło 2017 roku. Wyszło mi grubo ponad 400 wygranych wyścigów. Nie wszystkie pamiętam. Całkiem niedawno ktoś podszedł i opowiada o tym, jak ścigaliśmy się koło Ostródy. Mówię, że chyba nigdy tam nie byłem, a człowiek opowiada mi konkretną akcję i że ja wygrałem. Za dużo tego było. Wygrywałem od 22 do 30 wyścigów rocznie. Różnych wyścigów, bo liczę klasyki, etapówki i kryteria. Liczyłem też koszulki górala czy aktywnego. Podczas Wyścigu Pokoju chyba dwa razy zabrałem do domu koszulkę aktywnego i górskiego. A nie widzę teraz, żeby taki Chris Froome interesował się koszulką w czerwone grochy. My nie mieliśmy wyjścia. Co z tego, że wygrałbym etap czy nawet wyścig, jeśli i tak trener powiedziałby mi, że resztę wyścigu nie walczyłem? Kolarze mieli pomagać liderowi, ale musieli również wygrywać. Wszyscy. Nie mogliśmy inaczej, bo bez tego wylatywało się z kadry.

Kolarskie sukcesy sprawiły, że stałeś się ikoną sportu. Taka świadomość dociera do człowieka latami czy przyjmuje się ją jako coś oczywistego?
Przyjmuję to oczywiście pozytywnie, ale z zażenowaniem i z małą uwagą, że to wszystko już było. I że pozostało już tylko w pamięci kibiców z tamtych lat. Dla młodzieży natomiast jestem legendą, oni nigdy mnie nie widzieli, nie czytali książek, nie przeglądają gazet z tamtego okresu. Jest może niewielka nadzieja, że sięgną po książkę, którą piszemy. Wśród wielu sukcesów na rowerze zostałem też laureatem plebiscytu na najlepszego

sportowca XXX-lecia. Zająłem drugie miejsce za Ireną Szewińską i dla mnie było to bardzo zaskakujące, bo przecież byłem co prawda dwukrotnym srebrnym medalistą olimpijskim, ale nigdy nie wywalczyłem złotego medalu, a samych złotych medali olimpijskich zdobytych przez Polaków było ponad 70. Może powiem coś mniej popularnego, ale moim zdaniem każde zwycięstwo, każdy dobry wynik jest na miarę największego uznania. Oglądałem ostatnio konkurs skoków w Zakopanem, gdzie w Pucharze Świata ponieśliśmy dwie niespodziewane porażki. W konkursie drużynowym i dzień później w indywidualnym. I od naszych skoczków nikt się nie odwrócił, bo taka reakcja na porażkę może nieść za sobą całą serię niepowodzeń. A każde zwycięstwo, nawet w wyścigu Dookoła Konstancina, w którym rehabilituję się od kilku miesięcy, będzie nakręcać spiralę zwycięstw. Moja popularność pod koniec lat 60. i w latach 70. była związana z popularnością Wyścigu Pokoju. To była impreza trwająca dwa tygodnie i przez dwa tygodnie skupiała na sobie uwagę kibiców. To jest porównywalne chyba tylko z popularnością dzisiejszego Tour de France. Wyścig Pokoju miał to coś, bo to nie był jednodniowy wybryk, tylko 15 dni codziennej rywalizacji albo po to, by wygrać etap, albo utrzymać czołową pozycję w klasyfikacji drużynowej, albo też żeby zdobyć żółtą koszulkę lidera. Miałem to szczęście, że przez 56 dni jechałem w koszulce lidera, czyli przez półtora miesiąca byłem na oczach wszystkich kibiców. I oprócz mojej wielkiej radości cieszyło mnie także to, że tym samym sprawiałem im radość. To wszystko rosło, bo przecież nie zawsze byłem tak popularny. Kiedy zaczynałem, ciągle mylili moje nazwisko. Bywałem więc na przykład „Szumkowskim” albo „Surkowskim”. Na Dolnym Śląsku był taki kolarz Szumlakowski. I być może niektórym dziennikarzom mogłem się kojarzyć z Szumlakowskim, bo poza moją wsią nikt nie znał mojego nazwiska. A w związku z tym, że dziennikarze zobaczyli coś zbliżonego, wpisywali to, co zapamiętali. Zaczynałem karierę, kiedy miałem 22 lata, pojechałem na Wyścig Pokoju i zająłem drugie miejsce. To jest ciekawostka, bo wtedy, kiedy szkolenie było bardzo szerokie, kiedy mieliśmy sporo młodzieży przygotowanej do wygrywania, powstała grupa sportowa nazwana „frajer grupą”, prowadzona przez trenera Andrzeja Rucińskiego. I z tej grupy wyrósł Mytnik, Szozda, Lis, Barcik. I wtedy też okazało się, że dla niektórych kolarze w wieku 24–25 lat byli już za starzy. Zenek Czechowski, którego starsi pamiętają ze znakomitych występów w Wyścigu Pokoju i w wielu innych wyścigach, przestał się ścigać jako 26-

latek, bo odsuwali go od kadry, ale o tym już opowiadałem. Tak samo Krzeszowiec czy Hanusik, też mówiono, że są za starzy. Nowicki miał 25 lat, kiedy zdobył brązowy medal olimpijski i srebrny w drużynie w 1976 roku, i został odsunięty od kadry. Faltynowi podziękowali, gdy miał 25 lat, choć jesienią tego samego roku zdobył wicemistrzostwo świata na torze! Tak było wtedy w polskim sporcie, że musieli być młodzi, nowi, układni, żeby słuchali, nie pyskowali, bo jeżeli ktoś miał swoje zdanie, musiał odejść. Sam ścigałem się na poważnie do 34. roku życia, a później jeszcze kilka lat; 34–35 lat to znakomity wiek do jeżdżenia, jest wytrzymałość, wiedza i trzeba tylko odpowiednio dawkować obciążenie. Na badaniach we Wrocławiu na wydziale fizjologii pan profesor Buła, kiedy odczytywał wyniki, powiedział tak: „Kolego, wy już w etapowych wyścigach zbyt wiele nie startujcie, ale w klasycznych, jednoetapowych jak najbardziej. Trenować wiele nie musicie, bo wytrzymałość macie ogromną. Uzupełniać siłę, ćwiczyć szybkość i jeździć klasyczne wyścigi”. W tamtym roku, jak się go posłuchałem, wygrałem 27 wyścigów klasycznych, prawie wszystkie. W tym Małopolski Górski, Dookoła Mazowsza, ale to już były większe wyścigi. Tour de Pologne kiedyś miał 14 dni, pełne dwa tygodnie ścigania, i to był ciężki wyścig. Inna sprawa, że klasyki są bardziej czytelne. Wszystko dzieje się jednego dnia, tam trzeba pokazać, co się umie, trzeba być tam, gdzie trzeba być, przyjechać w stawce, która rozgrywa finisz, no i potem już tylko wygrać. Podam przykład z wyścigu Dookoła Anglii. Przegrałem o 6 sekund, po pewnego rodzaju nieporozumieniach między nami, zawodnikami, a do tego doszła nieznajomość języka i wynikająca z tego nieznajomość regulaminu. Przyjechaliśmy na metę równiutko z Anglikiem. Tam jest zwyczaj, że zwycięzca zawsze idzie do mera czy burmistrza miasta na specjalną kolację, na którą trzeba założyć garnitur, mieć wyprasowaną koszulę. Z jednej jednej strony mera siedzi organizator wyścigu, z drugiej zwycięzca etapu. No i tamtego dnia pokazywano sobie zdjęcie fotofiniszu, a tam były cienie, nie bardzo było widać, kto jest Polakiem, kto Anglikiem i który z zawodników był pierwszy. Mer się przygląda, przygląda i mówi w końcu: „Ten!”. No a to byłem ja. Wydano więc salomonowy wyrok, że dla Polaków wygrał Polak, a dla Anglików Anglik. Tyle tylko, że to spowodowało, iż bonifikatę podzielono na pół. No i tak zabrakło mi 6 sekund do odniesienia zwycięstwa w całym wyścigu. Wracam więc do klasyków. Sama nazwa mówi o tym, że trzeba być kolarzem klasycznym,

czyli umieć jeździć w każdych warunkach. Już w XXI wieku przyglądałem się często małemu Włochowi, który najpierw był mistrzem olimpijskim, a później został mistrzem świata. To Paolo Bettini, kolarz prawdziwie klasyczny. On umie jeździć wszystko, nawet jak trzeba podjechać pod cięższą górę. Tom Boonen był świetny, też klasyczny, ale głównie na bardziej płaskie wyścigi. Miał jednak ogromną moc.

Mistrzostwa Polski w kolarstwie przełajowym w Prudniku. 1968 rok
Fot. Grzegorz Kurzajczyk

Takiego bezpośredniego kontaktu z Ryszardem to ja właściwie nie miałem. On nie był szkolony centralnie ani w juniorach, ani w młodzieżowcach. Wskoczył od razu do grupy Łasaka, a potem, jak objąłem kadrę, to on już jeździł we Francji. Był od początku wielki. Gdy tylko zobaczyłem go w mistrzostwach Polski w przełajach w Prudniku (1968), wiedziałem, że ma ogromny potencjał. I było też widać, że to pokerzysta na rowerze. Nie zakręcił nogą, jeśli nie wierzył, że może mu to przynieść sukces. Gdyby przeszedł na zawodowstwo w najlepszych dla siebie latach, może nie byłby od razu liderem, ale powoli by się chyba dostosował do tego, by być wielkim kolarzem i mieć świetne wyniki.

ANDRZEJ RUCIŃSKI

Ur. 1934. Przez wiele lat był trenerem zatrudnionym w PZKol-u (1968–84). Przez cztery ostatnie lata był trenerem pierwszej reprezentacji. Najsłynniejsza była jego „frajer grupa”, w której jeździli wszyscy najlepsi późniejsi polscy kolarze.

„Z żoną rozszedłem się już dawno”. Tak przynajmniej twierdzą ludzie, którzy są zazwyczaj najlepiej we wszystkim zorientowani. Według innych miałem cztery samochody osobowe jednocześnie, po jednym za każdy z wygranych Wyścigów Pokoju i jeden za mistrzostwa świata. Plotek było wiele, właściwie odkąd stałem się postacią znaną, towarzyszyły mi na każdym kroku. Chyba mam mocny charakter, bo niewiele sobie z tego robiłem, choć zdarzały się sytuacje, w których i ja musiałem wykazać niemal anielską cierpliwość. Jest to z pewnością jeszcze jeden haracz, jaki płaci się za popularność. Niby przyjemna rzecz, ale w rzeczywistości jakże męcząca. Na każdym kroku jest się pod obserwacją, ludzie przyglądają się, komentują, patrzą, jak jestem ubrany, jak wygląda żona, a jak dziecko, jakim jeżdżę samochodem. Najchętniej dowiedzieliby się jeszcze, co jem na śniadanie, a co na obiad, czy zasypiam na lewym, czy na prawym boku.

Jakże często pytany na ulicy: „Przepraszam, czy pan Szurkowski?”, odpowiadałem: „Nie”, dla świętego spokoju, by nie pokazywano mnie palcem, nie zadawano głupich pytań, zmuszając do jeszcze głupszych odpowiedzi. Chyba nie zawsze umiałem sobie z tą popularnością poradzić, w końcu trudno jest żyć pod stałym obstrzałem ciekawskich spojrzeń, być publiczną własnością, nie mając zbyt wiele czasu dla siebie. Popularność i wynikające z niej konsekwencje stały się częścią składową mego życia.

Od dużej popularności tylko krok do tego, by stać się człowiekiem nielubianym, któremu łatwo zarzucić to i owo, oczywiście nieoparte na faktach, ale tak z chęci przytarcia nosa. Wydaje mi się, że są też tacy ludzie, którzy nie lubią kogoś, kto wyrasta ponad przeciętność.

Z takimi problemami spotykają się znani aktorzy, pisarze, naukowcy, wszyscy ci, których osiągnięcia stają się własnością społeczną. Jednak najpełniej zjawisko to występuje chyba w sporcie. Czyż nie tak było choćby z Włodkiem Lubańskim, którego przez wiele lat stawiano za wzór, potem potępiono, by znów, i słusznie, uznać za wielką osobowość? A Deyna, Szozda, Czechowski, Zapędzki i inni, że wyliczę tylko tych najlepszych?

Pierwszą dyskwalifikację nałożono na mnie wcześnie, bo już w 1971 roku, po wygraniu Wyścigu Pokoju. Startowałem w Szczecinie w jednoetapowym wyścigu, po wygraniu którego wraz z żoną i Norbertem chciałem zostać na krótkim urlopie nad morzem. Przed wyjazdem uzgodniłem w klubie, że jeśli nie wrócę do Wrocławia zaraz po wyścigu, to znaczy, że zostaję przez dwa tygodnie w Świnoujściu. Mimo że w tym samym czasie rozgrywane były mistrzostwa Polski parami, wyrażono zgodę. Jakież było moje zdziwienie, kiedy po trzech dniach, w sobotę późnym wieczorem, dzwoni do mnie trener Żelaznowski i mówi, że w niedzielę o dziewiątej rano muszę być w Łasku na mistrzostwach Polski. Odpowiedziałem, że to niemożliwe, nie zostawię żony z małym dzieckiem, nie będę gnał całą noc niedotartym samochodem po to, by zmęczony przyjechać na start. Rozmowa skończyła się szybko, ale po godzinie znów zadzwonił telefon, tym razem nie dano mi dojść do słowa, a wiadomość, jaką mi przekazano, była krótka: „Jeśli nie będziesz startował w Łasku, w poniedziałek rano masz być w pracy. To polecenie dyrektora naczelnego”. Trudno. Byłem młodym żonkosiem, młodym pracownikiem i młodym zawodnikiem, w niedzielę spakowałem walizki i wróciliśmy do Wrocławia. O ósmej rano następnego dnia stawiłem się w zakładzie pracy. Najbardziej zdziwiony był mój kierownik, który nawet nie bardzo wiedział, co mi dać do roboty. Poszedłem więc do dyrektora. Nie było go, ale w gabinecie obradował zarząd klubu, który na wniosek trenera nałożył na mnie karę za niesubordynację. Sześć miesięcy dyskwalifikacji w zawieszeniu na dwa lata, potrącenie kadrowego przez trzy miesiące i po zakończeniu sezonu do pracy na cztery godziny dziennie aż do

końca roku. Wszystko to spadło na mnie tak nagle, że właściwie nie miałem żadnych szans obrony ani zbyt wielu argumentów przemawiających na moją korzyść. Przyjąłem to do wiadomości, podobnie jak i dyrektor, który, jak się okazało, o niczym nie wiedział, nie wydawał w tej sprawie żadnych decyzji ani poleceń. Zawiadomiono Polski Związek Kolarski i tak stałem się sportowym przestępcą. W takiej roli jeszcze nigdy nie występowałem, uczucie było więc głupie. Wszak sam sposób wymierzania kary już w swym założeniu nie krzywdził ani karanego, ani też klubu, w którym startuje. Wyciągnąłem jednak wniosek na przyszłość. Wszelkie rozmowy dotyczące startów i spraw klubowych załatwiałem od tej pory przy świadkach, tak by nie było niedomówień i cofania raz podjętej decyzji. Każda kara powinna zawierać elementy wychowawcze, a ja nie mogłem się ich doszukać i to chyba powodowało wewnętrzny protest.

Na miesiąc zawieszono mnie w sportowej działalności po wyścigu Dookoła Polski w 1974 roku, kiedy to ponoć przyczyniłem się do zwycięstwa belgijskich profesjonałów, walcząc z Szozdą, a nie z zagranicznymi rywalami. Zresztą, żeby był spokój, zdyskwalifikowano i mnie, i Staszka. Dwa lata później dwutygodniowa karencja, której celem było uniemożliwienie mi startu w wyścigu Dookoła Polski, a pretekstem mój udział w Wyścigu Przyjaźni Hradec Králové–Wrocław, a nie w jednoetapowym kryterium w Wiedniu. Uważałem, zresztą wraz z klubowym trenerem, że do startu w Tour de Pologne przygotuję się lepiej, uczestnicząc w wyścigu górskim niż podczas kilkudziesięciokilometrowego wyścigu o minimalnym znaczeniu sportowym. Nie wszyscy byli jednak tego zdania, wobec tego skorzystano z okazji, że ktoś czegoś nie załatwił w odpowiednim momencie, po to by przypomnieć mającemu zbyt wielkie mniemanie o sobie kolarzowi, że jego zadaniem nie jest myślenie, a pedałowanie.

Najboleśniejszą dla mnie dyskwalifikacją była ta ostatnia, na mistrzostwach świata w 1978 roku, chyba dlatego, że do dziś nie wiem, jak to się stało. Posądzenie o branie środków niedozwolonych, zakazanych przez UCI, jest chyba największym zarzutem, z jakim można się spotkać. Dla mnie jest to tym bardziej przykre, że nigdy nie przyjmowałem żadnych środków mających mi pomóc w walce z rywalami. Uprzedzając nieco fakty, przypomnę, jaka była reakcja prasy zachodniej. Nie było wielkich tytułów, które zwykle towarzyszą

wykryciu afery dopingowej na mistrzostwach świata. Po prostu chyba nie tylko ja uważam, że nie chodziło o rozmyślne działanie, lecz o pomyłkę, za którą zapłaciłem dużą cenę.

Dostałem przed wyścigiem pastylkę glucardiamidu, ogólnie dostępną w aptekach, która zawiera, ale o tym dowiedziałem się później, niewielką dawkę coraminy. I to było przyczyną dyskwalifikacji, choć jak twierdzą biegli, wątpliwe jest, by tak niewielka ilość tego środka była możliwa do wykrycia po czterech godzinach, a zwłaszcza po dwóch godzinach dużego wysiłku. A zatem skoro była coramina, to skąd się wzięła? To pytanie zostawiam bez odpowiedzi, bo sam jej nie znam, a wszelkie moje domysły i przypuszczenia mogą być krzywdzące dla ludzi, którzy – chcę w to wierzyć – działali w dobrej wierze.

Po tych pamiętnych dla mnie mistrzostwach świata i po dyskwalifikacji, nałożonej tym razem z „urzędu” przez UCI, właściwie zastanawiałem się, czy już się nie wycofać, jednak szybko odrzuciłem tę myśl, gdyż takie odejście mogło oznaczać przyznanie się do winy. Istniałoby podejrzenie, że w taki sposób wygrywałem większość imprez, wiedząc o tym, że nie zawsze przeprowadzane są kontrole antydopingowe. Myślę, że dobrymi wynikami w 1979 roku udowodniłem, że dyskwalifikacja w Kolonii była przypadkowa, że przestrzegam zasad fair play i że nagroda UNESCO, jaką otrzymałem w 1971 roku, do czegoś mnie zobowiązuje.

Należę do grona zawodników najczęściej poddawanych badaniom antydopingowym, na Wyścigach Pokoju, na mistrzostwach świata i igrzyskach olimpijskich. Zawsze się z tego cieszyłem, gdyż ich negatywny wynik był gwarancją mojej uczciwości, nie dla mnie, ale dla innych.

Jeden z etapów Wyścigu Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej. 1972 rok

Fot. Stanislav Walek

Lata po zakończeniu kariery spotkała cię osobista tragedia. W 2001 roku w ataku na World Trade Center zginął twój syn Norbert.

Nigdy później nie pojechałem do Nowego Jorku, choć wcześniej tam bywałem. Przed tą tragedią syn był w Polsce. Trwał akurat Tour de Pologne, ale przyjechałem do niego z Zielonej Góry dzień przed odlotem. To był chyba piątek. Wziąłem mocniejszy samochód i ruszyłem do Warszawy. Następnego dnia syn wyjeżdżał. Przegadaliśmy we dwóch całą noc, siedzieliśmy do samego rana. Po drodze na kolejny etap do Jeleniej Góry odwiozłem Norberta na lotnisko. Dalszą część znam z opowieści synowej. Syn miał w USA swoją działalność i brał zlecenia od większej firmy. W poniedziałek po powrocie miał iść do World Trade Center, ale że był tuż po przylocie, to sobie to odpuścił i przełożył wizytę na wtorek. Poszedł i nigdy już nie wrócił…

Można gdybać i się zastanawiać, co by było gdyby. Norbert miał iść do metra, a synowa akurat odwoziła ich córkę do przedszkola. Syn zamknął za żoną garaż, ona ruszyła w prawo, on wyszedł na chodnik i wtedy się zorientował, że nie ma karty z chipem do wejścia na World Trade Center. Odwrócił się i zobaczył, że żonę zatrzymało czerwone światło na skrzyżowaniu. Gdyby jakieś auto stanęło za nią, toby go nie zauważyła. Albo gdyby synowa nie trafiła na czerwone… No ale zdążył, wziął kartę i poszedł do pracy.

Ja dowiedziałem się o tym przy okazji zebrania PKOl-u na Kruczej w Warszawie. Spotkania odbywały się tam w hotelu, na ostatnim piętrze. Myślałem, że początek jest o 13.00, więc tak dotarłem, a tam spotykam

w drzwiach kolegę, który mówi, że wszystko się już skończyło. Cóż, zawróciłem i poszedłem do klubu do Zbyszka Szczepkowskiego, bo miał siedzibę nieopodal. Wszedłem, a sekretarka mówi, żebyśmy byli cicho, bo patrzy w telewizor. „A ty co za horror oglądasz?!" – spytałem, zerkając na ekran. Powiedziała, że to leci na żywo z Ameryki, ale ja nawet nie skojarzyłem, że Norbert tam poszedł. Chwilę później zadzwoniła jednak żona syna i powiedziała, że Norbert był w jednej z wież w trakcie ataku, gdzieś koło setnego piętra. Dokładnie w tym czasie kolejny samolot uderzył w drugą wieżę, więc nawet już nie pytałem, w której jest mój syn. Rozłączyłem się i zacząłem dzwonić bezpośrednio do niego. „*Leave the message*" – słyszałem raz za razem. Znowu więc połączyłem się z synową, ale była już w rozpaczy i nie mogła mówić.

Kilka dni wcześniej, kiedy Norbert był w Polsce, dał mi jakiś kolorowy miesięcznik, na którego okładce były wieże World Trade Center. Pokazywał mi, gdzie najczęściej w tych budynkach pracuje. Po tragedii wywaliłem tę gazetę w cholerę. Postanowiłem też, że więcej do USA nie pojadę. Zapraszali mnie, ale nie było mowy, Stany źle mi się kojarzyły… Wzburzyłem się też trochę pomniczkiem, który jest w Warszawie przy rondzie Waszyngtona. Nieduży czarny bloczek z nazwiskami ofiar ataku. Pamiętam, że dostałem wiadomość: „Panie Ryszardzie, dzisiaj jest odsłonięcie, zapraszamy". Spytałem więc, kto właściwie pozwolił im używać nazwiska? Nie poszedłem na odsłonięcie, ale pomniczek widziałem, bo często jeździłem obok rowerem. Nie mówmy o tym więcej… Nie mówiłem o tym nigdy, nigdzie i nikomu. Jeśli pojawiały się gdzieś jakieś moje wypowiedzi, były zmyślone i nieprawdziwe. To moje, a nie publiczne sprawy. Mam dwóch synów. O Norbercie mówiłem, drugi to Wiktor, ale nie chcę opowiadać o prywatnym życiu.

Dobrze, zmieńmy temat. Kiedyś chciałeś aktywizować warszawiaków.

Gdzieś w 2002 czy 2003 roku zamierzałem zrobić ścieżkę rowerową na Pradze. A właściwie nie ścieżkę, a trasę rowerową. Chodziło mi o to, aby ktoś, kto ma godzinę czy dwie wolnego, mógł wpaść do parku Skaryszewskiego, wypożyczyć rower i sobie pojeździć. Załatwiłem miejsce, zorganizowałem łaźnię, magazyn, szafki… Dostałem zgodę od Wydziału Zieleni i czekałem tylko na spółdzielnię mieszkaniową. No i zarząd osiedla odpisał mi, że na Pradze jest tor kolarski na Podskarbińskiej i niech tam sobie ludzie jeżdżą. Szkoda, że tak się skończyło, bo miałem już

sponsora, czyli PZU, oraz kogoś, kto położyłby znaki poziome i wyrównał asfalt. Zwróciłem się jeszcze z prośbą o pomoc do miasta. Długo nie odpowiadali, aż nagle po pół roku mnie wezwali. Kazali kontynuować działania, bo uznali, że mam dobry pomysł. Spółdzielnię wzięli na siebie, ale ja już nie miałem sponsora, więc temat upadł. A później odkryłem, że obok trasy, którą chciałem wykorzystać, jest szeroka ścieżka szutrowa, tylko została tak zaniedbana, że zarosła trawą i jej nie widać. Czyli wszystko tam było, żeby stworzyć coś fajnego, dosłownie wszystko! Ja już jednak doszedłem do wniosku, że wystarczy mojego zaangażowania.

Wcześniej toczyłeś z miastem inny spór.
Miałem klub, ścigało się tam 19 juniorów. Założyłem w hali Koło w Warszawie kawiarnię, żeby pracowała na chłopaków. Otworzyliśmy ją pod koniec czerwca, czyli w wakacje, więc nikt nie przychodził. Inni najemcy podpowiedzieli mi, żeby zwrócić się do miasta o zmniejszenie albo anulowanie czynszu za miesiące, kiedy hala nie pracuje. Napisałem pismo do dyrektora sportu, a wtedy był nim Artur Piłka. I cisza. Pojechałem więc do urzędu, spotkałem tam pana Piłkę w drodze do gabinetu i się przypominam. „No, jest sprawa, znam, przekazałem ją do działu prawnego” – powiedział i tyle. Po kolejnym miesiącu odpisali mi, że nic się nie da zrobić. Poprosiłem więc o rozłożenie czynszu na raty. Chodziło o 18 tysięcy złotych, więc dopisałem, że każda zapłacona rata to jeden kolarz wysyłany do domu. I faktycznie po roku zostało mi w klubie dziewięciu zawodników. Kilka miesięcy później klub się rozpadł. Spotkałem pana Piłkę później, przy okazji balu na Saskiej Kępie. Był akurat na parkiecie, a ja zobaczyłem przy jednym ze stolików panią Elżbietę Jakubiak, późniejszą minister sportu. Podszedłem, usiadłem na chwilę i opowiedziałem jej o panu dyrektorze sportu, który doprowadził do upadku kolejną sekcję sportową w stolicy. Powiedziała, że to niemożliwe, ale nie wdawałem się w dłuższe dyskusje i dodałem tylko, żeby przekazała mu gratulacje. Nigdy więcej nie miałem z nim styczności.

Kolarz, trener, menedżer, biznesmen, aż w końcu działacz. Byłeś nawet prezesem PZKol-u. Łatwiej było się ścigać czy pracować jako działacz?
Działacz to tylko działacz, właściwie za nic nie odpowiada. W związku jest prezes, szef wyszkolenia, sekretarz i tak dalej. Szeregowy członek zarządu bywa na zebraniach, a i tak jest jakaś linia ustalona przez prezesa. Członek

zarządu to żadne wielkie zajęcie. Zazwyczaj ktoś taki mieszka gdzieś daleko i przy okazji zarządu dowiaduje się, co się dzieje w centrali. Sam byłem w tych zarządach, a w 2010 roku zostałem prezesem, bo… nie było innego wyjścia. Wcześniej prezesem był Wojciech Walkiewicz. Mówił, że na wszystko są pieniądze, aż nagle się okazało, że kadrowicze od pół roku nie dostają stypendiów, że kilkaset tysięcy domaga się dostawca odżywek, a w kolejce po pieniądze stoją też ludzie z ochrony i wielu innych. Zaczęliśmy zadawać pytania. Mieliśmy świetną księgową, która dostawała wyróżnienia z ministerstwa. Poparła nas, też nie chciała tak pracować. Doszło do wyborów, Walkiewicz rozniósł ulotkę z wytycznymi, na kogo głosować, ale swój list rozdała też pani księgowa. Tłumaczyła się w nim z powodu rezygnacji. Ja z kolei dostałem się do zarządu, ze mną między innymi Zbigniew Szczepkowski, Lucjusz Wasielewski, Andrzej Kita i inni. Na pierwszym zarządzie zaczęliśmy domagać się od Walkiewicza wyjaśnień. Wkurzył się, mówił, że nie pomagamy związkowi, do tego naciska go prasa, a minister nie wpuszcza na rozmowy. Powiedział, że rezygnuje, ale trzeba było wprowadzić taki punkt do porządku obrad. Ostatecznie okazało się, że pięciu z dziewięciu zagłosowało za jego odejściem. Walkiewicz się tego nie spodziewał. Pamiętam, że założył zegarek, który zawsze na zarządach zdejmował, zamknął zeszyt i mówi: „Mam trzy życzenia: nie kopcie mnie w prasie, zostawcie mnie do końca kadencji jako członka zarządu PKOl-u i wybierzcie na prezesa obecnego sekretarza Jarosława Potockiego”. Skądś się pojawiły kwiaty, wręczył je Lucjusz Wasielewski, a Walkiewicz wyszedł ze łzami w oczach. My musieliśmy wybrać nowego prezesa. W przerwie zaczęli mnie namawiać. Mówili, że jestem na stałe w Warszawie, że znam ówczesnego ministra sportu i tak dalej. Dałem się przekonać i wygrałem pewnie, choć wiedziałem, że po roku przekształcę zjazd sprawozdawczy na wyborczy i dam sobie spokój. Na razie byłem jednak prezesem. Pierwsze, co zrobiłem, to napisałem list do UCI z opisem sytuacji. Od razu przysłali człowieka, żeby wszystko sprawdził. Długów było mnóstwo: ten dla Mostostalu za budowę toru w Pruszkowie ciągnie się zresztą z odsetkami do dzisiaj. I cała lista tych, którym związek nie zapłacił. Od ochrony toru przez opłaty członkowskie do UCI po hotele. I dalej nie płaciliśmy, bo z czego? Wszystko zostało wydane na organizację różnych imprez i zasypywanie wcześniejszych dziur. Koszmar. Walkiewicz długo kombinował inaczej i liczył, że wszystko się uda. Pamiętam, że dużo

wcześniej próbował przekonać ministra sportu do tego, aby przekazał jeszcze dziesięć milionów złotych na organizację mistrzostw świata w Pruszkowie. Minister powiedział, że „da się zrobić”, ale… chwilę później nie był już ministrem. Gdyby nie to, pewnie nie byłoby problemów. No ale z długami zostaliśmy my. Ciągle wisiałem na telefonie. Własnym, bo te związkowe powyłączali. Chcieli odciąć też prąd, więc jeździliśmy ich przekonywać, żeby odpuścili i dali nam czas. Bez prądu nie byłoby ogrzewania, a to z kolei oznaczałoby, że deski na torze po zimie będą do wyrzucenia. W razie jakiegoś kryzysu mogliśmy teoretycznie włączyć agregaty, które działają na paliwo ze zbudowanego koło toru specjalnego zbiornika na pięć tysięcy litrów. Tyle tylko, że kiedy go sprawdziliśmy, był pusty, choć przecież przy odbiorze toru musiał być napełniony, bo tego wymagają przepisy. Komuś było jednak potrzebne paliwo. Tam nie było nawet odbiorów wind, że o przeglądach nie wspomnę. Od tamtego czasu minęło prawie dziesięć lat, a wciąż słychać, że trenerzy wykładają własne pieniądze na zgrupowania i mogą tylko wierzyć, że ktoś to kiedyś rozliczy. Tor w Pruszkowie to fajny obiekt, ale nie powinien być tak zbudowany, że sprawił masę kłopotów. Ten obiekt wpędził związek w ogromne długi. Jest potrzebny, ale gdyby kolarze jeździli do Niemiec czy na Białoruś, to… czy to takie większe odległości? Mówili, że ten tor to wielka ambicja Walkiewicza, a ja w tym widziałem też jego interes. Tor, jeśli miał powstać w Warszawie, powinien powstać przy ulicy Podskarbińskiej. Kiedy o to pytano, mówili, że jest tam za mały teren. Tymczasem w Berlinie mają dwa razy mniejszy teren, a jednak dali radę i stworzyli świetny, duży i funkcjonalny obiekt. Cieszę się, że kolarze w Polsce mają gdzie trenować, ale gorzej, że związek nie ma za co funkcjonować. Zresztą kadra czy kluby płacą za szkolenie na torze niezależnie od tego, czy pracują w Pruszkowie, czy w Berlinie. W Europie powstało wiele takich obiektów. W latach 70. na Podskarbińskiej były tłumy. Dzisiaj obiekt stoi pusty i niszczeje. Zawsze uważałem, że to wszystko można było zrobić inaczej, po prostu mądrzej. A wracając do pytania, powiem jeszcze raz, że praca kolarza jest lepsza, a przynajmniej obowiązują w niej bardziej przejrzyste zasady.

W 1978 roku startowałem w wyścigu Dookoła Austrii. W przeciwieństwie do Anglii tam o wszystkim decydują góry, a różnice między kolarzami czołówki mierzone są w minutach. Był to wyścig jubileuszowy, 30., rozpoczynający się i kończący w Wiedniu. Dziesięć etapów, bez dnia odpoczynku, a po drodze, na czwartym etapie z Linz do Kaprun, wspinaczka na Grossglockner. Tam wygrał wyścig Norweg Jostein Wilmann i tam poniosłem porażkę, choć były szanse na końcowe zwycięstwo. Wygrałem cztery etapy i klasyfikację punktową, ale ogólnie byłem dopiero szósty. A wszystko przez ten Grossglockner…

Tamtego lata jechało mi się po górach niespodziewanie dobrze. Na Grossglockner wjechałem dziesiąty. Taki czas wspinaczki zmierzono mi od dołu na sam szczyt. Poza normalną klasyfikacją etapu organizatorzy prowadzą odrębną, w której liczy się faktyczny czas wjazdu na tę niebotyczną górę. Zwycięzca otrzymuje też specjalną nagrodę. Na górze sytuacja była klarowna. Norweg Wilmann miał 40 sekund przewagi nad ósemką zawodników, którzy wyprzedzali mnie o mniej więcej 150 metrów. Na mecie tego niezwykłego etapu, krótkiego, bo liczącego niespełna 100 kilometrów, Norweg wyprzedził następnych kolarzy o ponad 8 minut.

A wszystko przez te znakomite warunki… narciarskie. Sypał gęsty śnieg. Widoczność w granicach kilkudziesięciu metrów. Było tak zimno, że stojący na poboczu narciarze w ocieplaczach, nausznikach i grubych rękawicach dygotali z zimna, patrząc na nas jak na zjawy nie z tej

planety. Krótkie spodenki, koszulki z krótkimi rękawami… Zatrzymałem się. Po kilku minutach, które spędziłem w jakimś samochodzie, przygodni narciarze dali mi czapkę, kurtkę i rękawice i w takim nietypowym stroju miałem kończyć ten etap. Okazało się, że najgorsze było jeszcze przede mną. Tego, co przeżywaliśmy na zjazdach, nie da się wprost opisać. Wystarczy, jeśli powiem, że Heniek Charucki, który jeździł ze mną w tym samym klubie przez wiele lat, a którego dopędziłem i przez kilkanaście kilometrów dawaliśmy sobie zmiany, patrzył na mnie i… nie poznawał! W ogóle nie wiedział, co się z nim dzieje, gdzie jest i po co jedzie. Niżej było już lepiej. Przestał padać śnieg, który zamienił się w ulewny deszcz, zmywając z nas resztki majowej zimy.

– Heniek, dawaj, dawaj, jeszcze ich dogonimy! – zawołałem do Charuckiego, a ten mało nie stanął z wrażenia.

– Rysiek, to ty? W ogóle cię nie poznałem!

Gdyby nie ten przeklęty Grossglockner, chyba wygrałbym ów wyścig. Straciłem do Wilmanna ponad 8 minut, a później wygrałem cztery etapy, w tym indywidualny na czas, co świadczyło o dużej formie. Zabrakło 6 minut, które dzielny potomek Wikingów zarobił na nas wszystkich na tym niecodziennym etapie.

Dwa wspaniałe ople kadetty pojechały do Norwegii. Jeden dla Wilmanna, a drugi dla drużyny norweskiej.

(…) W wyścigu Dookoła Szkocji jechałem trzykrotnie. Jest bardzo podobny do angielskiego Milk Race. Najważniejszą sprawą na wyścigu jest też mleko, ci sami ludzie zajmują się organizacją imprezy. Mleka i trudnych górskich tras jest pod dostatkiem. Podobnie jak w wyścigu Dookoła Anglii, tak i w Szkocji startuje wielu wspaniałych kolarzy, traktujących ten wyścig jako główny sprawdzian przed mistrzostwami świata. Przyjeżdżają więc najlepsi Holendrzy. Dziwni to, choć świetni kolarze. Są bardzo sympatyczni, grzeczni i układni wtedy, gdy przegrywają. Jednak gdy tylko sięgają po sukcesy, stają się zarozumiali i butni, gotowi do rozwiązywania wszelkich problemów z pozycji siły. Podczas całej mojej kariery takie sytuacje zdarzały się wielokrotnie i zawsze bardzo mnie to zastanawiało. Wydawałoby się, że powinno być odwrotnie, a jednak oni działają na przekór utartym opiniom.

W Szkocji specyficzny dla nas, Polaków, klimat tworzy miejscowa Polonia, dla której start kolarzy w biało-czerwonych koszulkach stanowi

wielkie przeżycie. Mamy tam więc wielu zaprzyjaźnionych kibiców i przyjaciół, po zakończeniu każdego etapu zapraszani jesteśmy do domów i klubów. Może właśnie dlatego na szosach Szkocji wypadaliśmy na ogół bardzo dobrze. W 1969 roku, startując po raz pierwszy, byłem przez pewien czas liderem, ale skończyło się ostatecznie na dalekim miejscu w klasyfikacji generalnej. W 1972 roku wygrałem Scottish Milk Race, a trzy lata później byłem drugi, przegrywając tylko z Mietkiem Nowickim.

Wyścigi Dookoła Szkocji i Dookoła Anglii wyróżniają się dużą ilością prowadzonych klasyfikacji. Poza tymi, które obowiązują i w każdym innym wyścigu, Anglicy wymyślili nowe, wpływające korzystnie na jego przebieg, stanowiące atrakcję dla uczestników. I tak na przykład istnieje tak zwana klasyfikacja kombinowana, a prowadzi w niej kolarz, który zajmuje łącznie najlepsze miejsce w czterech podstawowych klasyfikacjach: indywidualnej, drużynowej, punktowej i górskiej. Na półmetku wyścigu prowadzona jest specjalna klasyfikacja dla tych kolarzy, którzy nie zajmują wysokich miejsc ani indywidualnie, ani też drużynowo, nie mają też zdobytych punktów w żadnej innej klasyfikacji. Wreszcie codziennie ogłaszane jest nazwisko zawodnika, który na danym etapie awansował o największą liczbę miejsc w klasyfikacji indywidualnej. Jest to tzw. „niespodzianka dnia”, honorowana, podobnie jak i wszystkie pozostałe klasyfikacje, cennymi nagrodami.

Z kolei Szwajcarzy słyną z turystyki, zegarków i serów. Ale i w kolarstwie cieszą się sporym uznaniem. Nie chodzi tu tylko o wyniki, ale o wyścig, należący od wielu lat do czołówki imprez organizowanych w Europie. Wielka Nagroda Wilhelma Tella, rozgrywana tuż przed mistrzostwami świata, odgrywa w kolarstwie bardzo ważną rolę. Nieprzypadkowo ci, którzy w Szwajcarii osiągali wysoką formę, potwierdzili ją kilka dni później i na mistrzostwach. Tak było z Francuzem Ovionem, z Januszem Kowalskim, Glausem i Trinklerem. To górski, bardzo trudny wyścig, w którym startując dwukrotnie, w 1971 i 1978 roku, nie odniosłem wielkich sukcesów. Największym było wygranie jednego z etapów, za co otrzymałem na podium pięknego prosiaka. Nie wiedząc, co zrobić z przeraźliwie kwiczącym zwierzęciem, oddałem go stojącej przed podium dziewczynie, która nie namyślając się wiele, wypuściła prosię i w ten sposób podniosłem stan szwajcarskiej trzody chlewnej.

Milk Race. 1985 rok

#WYGRASZTENETAP

Te nasze kariery, mimo dziesięcioletniej różnicy wieku, często się przeplatały. Klub, kadra pod kierownictwem Trochanowskiego, a potem Rusina, wspólne starty w różnych wyścigach, w tym w mistrzostwach świata. My, jeżdżąc z Ryśkiem, nie tylko pomagaliśmy mu wygrywać różne wyścigi, ale także dzięki niemu sami wiele razy byliśmy pierwsi. Brał na siebie cały ciężar walki i dzięki temu odciągał konkurentów i rywali, a my mieliśmy wtedy pole do popisu. Tak wygrywałem ja, wygrywał Faltyn i Brzeźny. Wtedy Dolmel Wrocław to była potęga, ale nie wszystkim było to w smak. Trener dr Rusin powołał do kadry w 1979 roku tylko Janka Brzeźnego. A więc nasza trójka, Ryszard, Faltyn i ja, pojechaliśmy na Tour de Pologne jako reprezentacja Metalowca, którą kierował Wojciech Walkiewicz. Wyszedłem na lidera na etapie górskim do Polanicy i wygrałem cały wyścig, korzystając z wielkiej pomocy Ryśka. A na starcie do pierwszego etapu myśleliśmy o tym, by pomóc mu w wygraniu krajowego touru, w którym nigdy nie zwyciężył. Właściwie ten mój wygrany wyścig to w połowie zasługa Szura. To był nasz wspólny sukces.

Wbrew niektórym opiniom Rysiek jeździł też bardzo dobrze po górach. W 1978 roku pojechaliśmy na wyścig Dookoła Austrii, gdzie na jednym z etapów czekał na nas słynny Wielki Dzwonnik, czyli Grossglockner (3798 m n.p.m.), najtrudniejszy podjazd kolarski w austriackich Alpach. Na górze była zima. Nie wiem, czemu nie skrócono i nie zakończono etapu u podnóża góry. Trener Bernard Pruski, który nami kierował, zebrał na starcie nasze kurtki, rękawice i miał nam je dać na górze, bo wiadomo było, że tam krajobraz przypomina Syberię. Sytuacja przed szczytem, z którego do mety prowadził ponad 15-kilometrowy zjazd, była taka, że jechałem w czteroosobowej czołówce, 4 minuty za mną Rysiek w dziewięcioosobowej grupie, a 10 minut za nimi pozostali. Trener Pruski nigdy nie dojechał z kurtkami. Gdzieś się zaplątał po drodze. Ubierali nas narciarze kibice. Rysiek i chyba Mietek Nowicki przyjechali na metę, jak my wszyscy, zziębnięci i skostniali, ale za to w… marynarkach, w butonierkach mieli długopisy. Nie pamiętam, czy były też portfele. Ryśka przez kilka kilometrów wspólnego zjazdu

nie poznałem, on mnie chyba też. Jechałem w jakiejś kapocie, narciarska czapka na głowie, dobrze, że nie miałem kijków. Szkoda tego wyścigu. Były do wygrania dwa ople kadetty, jeden za klasyfikację indywidualną, drugi dla drużyny. Gdyby nie ten przeklęty Dzwonnik… Z Ryśkiem straciliśmy blisko 10 minut, a Mietek i inni ponad pół godziny.

HENRYK CHARUCKI

Ur. 1955. Medalista mistrzostw Polski w wyścigu drużynowym na 100 kilometrów (1977, 1978). Uczestnik mistrzostw świata (1978). Największe sukcesy odniósł w 1979 roku, wygrywając Tour de Pologne i górskie mistrzostwa Polski.

Nie ukrywasz za bardzo, że nie jesteś fanem działalności prezesa Wojciecha Walkiewicza.

Ja go nawet poparłem, gdy zostawał prezesem związku! Po latach przerwy, bo przecież znaliśmy się z kadry, a w tej książce wiele razy padało jego nazwisko, spotkaliśmy się poprzez wspólną księgową. Miała biuro przy Forcie Bema, a poleciła mi ją moja wspólniczka. I ta księgowa, pani Krysia, kiedyś mi mówi, że mamy wspólnego znajomego, właśnie Walkiewicza. Kiedy po latach się spotkaliśmy, spytał, jak sytuacja w związku, więc powiedziałem, że średnio, i tyle. Poradził mi, żebym kandydował na prezesa, ale miałem klub i inne sprawy na głowie. Ostatecznie postanowił kandydować sam. Wkręcił się w kolarstwo od nowa. Pamiętam, że wybory były w hotelu koło mostu Poniatowskiego. Wystąpił i powiedział, że ma milion dolarów na koncie i nie potrzebuje związkowych pieniędzy. Wygrał i początek miał dobry. Działał z rozmachem. Powstał statut, przepisy przetłumaczone z tych z Międzynarodowej Unii Kolarskiej i tak dalej. Powiem uczciwie, że cała pierwsza kadencja była dobra. Drugą wygrał, bo inni się nie dogadali. Sam w pierwszej turze nie głosowałem, w drugiej poparłem Walkiewicza. Przepadł Mietek Nowicki, który wtedy był ministrem. Obraził się na kolarstwo i chyba później nigdy do niego nie wrócił. A Walkiewicz podczas drugiej kadencji… cóż, znowu stał się sobą. Z kolei podczas trzeciej to już biada temu, kto chciał mieć inne zdanie. Kiedy odszedł, w okolicznościach, o których wcześniej opowiadałem, nikt nie chciał pomóc, bo każdy minister mówił, że się zaangażuje, jeśli nie będzie nas wszystkich, bo działaliśmy wcześniej, czyli w czasie, kiedy

powstały długi. Powiedziałem więc, że chcę uchwały, że na pierwszym walnym zgromadzeniu podajemy się do dymisji całym zarządem. Niestety, trzech lub czterech kandydowało jednak po raz kolejny.

Rower to nie wszystko…

…tak mawiał zawsze ojciec, pilnując, bym poza kolarstwem ukończył szkołę, miał zawód, poszedł na studia. Niełatwo jest pogodzić wyczynowy sport i naukę, ale wiele też jest przesady w twierdzeniu, że to niemożliwe. Nigdy nie byłem wzorowym uczniem, ot, tak na trzy z plusem, czyli w normie. Skończyłem szkołę zawodową, otrzymałem dyplom zawodowy rolnika mechanika, ale na tym nie skończyłem mojej edukacji.

Któregoś dnia mnie i Janusza Kierzkowskiego wezwał doc. dr Julian Jonkisz, rektor Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, i powiedział tak:

– To, że jesteście sportowcami, to bardzo ładnie, że mistrzami świata, to jeszcze lepiej, ale uczyć się mimo to musicie.

I tak trafiliśmy do szkoły ogólnokształcącej dla pracujących. Uczyłem się podczas zgrupowań i powoli, zdając przedmiot po przedmiocie, dobrnąłem do matury. Najtrudniejsza była matematyka. Maturę zdawałem wiosną 1974 roku, ale już od jesieni 1973 roku zostaliśmy z Januszem Kierzkowskim przyjęci warunkowo na pierwszy rok studiów zaocznych w Akademii Wychowania Fizycznego. Rozpoczęliśmy zajęcia w październiku w Jeleniej Górze. I jak przystało na punktualnych zazwyczaj kolarzy… spóźniliśmy się na pierwszą sesję. Zamiast o ósmej zjawiliśmy się o dziesiątej. Po cichu weszliśmy do sali i czym prędzej zajęliśmy miejsca w ostatniej ławce.

Dziekan jeleniogórskiej filii AWF, doc. dr Drozd, omawiał właśnie program zajęć. Słuchamy, a tu zajęcia codziennie od ósmej rano do ósmej wieczorem, z dwugodzinną przerwą na obiad. Przez trzy tygodnie. Popatrzyliśmy z Januszem na siebie i właściwie jednocześnie doszliśmy do wniosku, że to nie dla nas. No bo kiedy pojechać na trening, nie mówiąc już o innych przyjemnościach? Skończyły się pierwsze zajęcia, zastanawiamy się, co robić. Uradziliśmy, że trzeba iść do dziekana, powiedzieć, że może za rok, dwa, ale nie teraz, bo nie jesteśmy w stanie pogodzić nauki ze sportem.

W gabinecie dziekana siedział jeszcze jeden z wykładowców, doc. dr Bolesław Dziedzic. Janusz rozpoczął nieśmiało przemowę, ale jej nie dokończył.

– Panowie – powiedział doc. Dziedzic – za pięć minut rozpoczyna się wykład z biochemii i będę tam na was czekał.

– My nie do pana, tylko do dziekana – odpowiedział na to Kierzkowski.

– Może i nie do mnie, ale takich jak wy mieliśmy tu już kilku, też chcieli uciekać, a teraz są magistrami. Proszę na dół…

Nie było dyskusji. Siedzimy na wykładzie, docent narzucił ostre tempo, mamy kłopoty, by zdążyć z zapisywaniem wszystkiego, co mówi, ale po pół godzinie zwolnił.

– Początki studiów są trudne, ale nie wolno się nimi zrażać. Obejrzyjcie się za siebie – powiedział do studentów.

Poczerwieniejliśmy z „Kichą” od ucha do ucha, bo siedząc w ostatniej ławce, nie mieliśmy się nawet na kogo obejrzeć.

– Obejrzyjcie się za siebie, tam jest już koniec studiów.

Zostaliśmy na całej sesji, od czasu do czasu jeździliśmy na trening. Tak minął pierwszy miesiąc, potem przeszliśmy na indywidualny tok studiów, zaliczając ćwiczenia i zdając egzaminy. Biochemia, anatomia i… tańce: polki, kujawiaki i mazury wywijaliśmy z Kierzkowskim jak się patrzy. Byłem… jego partnerką, bo płci pięknej wśród studentów naszej grupy zabrakło. Nawet nam to dobrze szło, a i różnica wzrostu i wagi była prawidłowo zachowana.

Powolutku, przedmiot po przedmiocie, egzamin po egzaminie, sunąłem do przodu. Został już tylko ostatni rok, pięć egzaminów i praca magisterska. Właściwie powinienem już kończyć, ale chyba zabiorę się solidnie do nauki dopiero po igrzyskach olimpijskich w Moskwie, bo

szansa trzeciego olimpijskiego startu jest jednak kusząca. Dyplom poczeka, ale już nie ucieknie…

Każdy z nas uczył się od niego wszystkiego: spokoju, systematyczności, pracowitości, przewidywania, słowem mądrego rozumienia kolarstwa. I to jest cały Szurkowski. Potęga. Nie zapomnę, jak potrafił nas wszystkich uspokajać, gdy tylko dostrzegł pierwsze oznaki paniki. Kiedy dzisiaj widzę go w szpitalu w Konstancinie, to nie wiem, co mam robić. Nie umiem nic powiedzieć, bo nie wiem, jak mogę zareagować na to wszystko, co mu się przydarzyło. I kiedy o tym myślę, wszystko, co było kiedyś, traci dla mnie znaczenie.

ZBIGNIEW SZCZEPKOWSKI (*)

Ur. 1952 – zm. 2019. Olimpijczyk z Montrealu (1976). Torowiec i szosowiec. Mistrz Polski (1980) w drużynowej jeździe na czas. W tym samym roku zdobył brązowy medal na indywidualnych mistrzostwach Polski na szosie. Na igrzyskach w Montrealu wraz z Langiem, Jankiewiczem i Sujką wywalczyli piąte miejsce w wyścigu drużynowym na dochodzenie. Po zakończeniu kariery rozpoczął pracę trenera. Był jednym z najbliższych przyjaciół Ryszarda. Zmarł nagle, na zawał serca, w nocy z 3 na 4 lutego 2019 roku.

Właściwie od początku naszych spotkań i rozmów zastanawialiśmy się, jak to wszystko zakończyć. Ciągle nie ma happy endu, twój „wyścig” ciągle trwa, a ty cały czas walczysz.

Odkąd przeniosłem się do kolejnego ośrodka, tym razem prywatnego, pracowałem cały dzień, od dziewiątej do osiemnastej. Rozciąganie, masaże, próby na stacjonarnym rowerze, na którym kręci się pedałami, siedząc na wózku. Do tego wirówki wodne na ręce i nogi oraz pionizacja. To ostatnie jest bardzo trudne, ale z czasem radziłem sobie coraz lepiej i czułem, że odżywam. Wcześniej składałem się właściwie ze skóry i kości. Po dwóch miesiącach w łóżku straciłem cały tłuszcz i mięśnie. Organizm uznał, że do niczego mu nie są potrzebne. Kiedy jednak wstałem w maszynie pierwszy raz, zacząłem czuć, że moje jelita ważą bardzo dużo, ciężko mi o oddech, a krew zaczyna inaczej krążyć. Organizm zapomina ruchów, właściwie wszystkich. Widziałem więc różnicę. Pamiętam, że kiedy zaczynałem stawać w pionie, to unoszony do 40 stopni wytrzymywałem góra 2 minuty. Później czas się wydłużał, a pełny pion na 2 minuty udało mi się osiągnąć po sześciu tygodniach pracy. To było bardzo wymagające. Wzrok uciekał, mdlałem. Gdyby zostać tak chwilę dłużej, to skończyłbym na glebie i nie byłoby czego zbierać. Kiedy jednak opuszczają mnie do poziomu, wystarcza minuta i wraca świadomość. I muszę powiedzieć, że to dość przyjemne uczucie. Robi się jasno, pojawia się ciepło i jednocześnie czuć lekki chłód. Po pewnym czasie dawałem radę stać pół godziny. Czułem się jak podczas górskiego etapu, gdy człowiek jechał już „na musiku”. Mówili mi: „Postój jeszcze minutę”, a ja odkrzykiwałem: „Minutę? To ja dokładam

drugą!” i dawałem radę. Kiedy mnie z tego zdejmowali i wkładali do łóżka, byłem całkiem wypalony energetycznie. Prosiłem o dwie kołdry, bo drżałem z zimna. Po wielu miesiącach rehabilitacji i ciężkiej pracy zacząłem poruszać się w egzoszkielecie. No i tak próbuję się ruszać. Zacząłem robić kroki o długości stopy. Jeden za drugim, powoli, ale coraz więcej i więcej. To dodaje wiary w wykonywaną pracę, bo czuję, że organizm zaczyna pracować inaczej. W końcu sam zacząłem „pomagać” urządzeniom. Okazało się, że po wypadku moja lewa noga jest silniejsza od prawej, czyli odwrotnie niż wcześniej. Musiałem zacząć uczyć mięśni koncentracji, z odpychaniem radziłem sobie wcześniej. Cóż, wszystkiego trzeba uczyć się od nowa. Każdy uruchomiony ponownie mięsień pomaga uruchomić kolejny. Nie ma wyjścia, trzeba walczyć do końca. Całe życie walczyłem, teraz też się nie poddaję.

Nie miałeś chwil zwątpienia?

Przez pierwsze dwa miesiące po wypadku w ogóle się nie ruszałem. W ogóle, absolutne zero. Podnosili mi nogę, to ją widziałem, ale nie wiedziałem, że jest moja. Tyle że ruszałem głową, mówiłem i leciutko poruszałem lewym barkiem. Zmuszałem się, żeby wyzwolić w sobie jakieś ruchy. Zauważyłem w końcu, że mały palec lewej ręki drgał, gdzieś tak na pół milimetra. To było po dwóch miesiącach od wypadku. Czasem było trudno to wszystko znieść. Wcześniej funkcjonowałem przecież cały czas normalnie, byłem sprawnym gościem, a tu nagle z dnia na dzień nie tylko nie siadam już na rower, ale nie ruszam ręką ani nogą. Nie odzywałem się publicznie, bo naprawdę czułem, że zaraz wstanę i pojadę do domu. Mówiłem kumplowi, żeby mi do domu wstawił trenażer, ale podłączył do niego silnik. Chciałem, aby na początku pomagał mi w odbudowie mięśni. O tym myślałem, to było moim celem. Tak się jednak nie dało. Taka długa praca może być nużąca, ale wiem, że muszę. Od myślenia w stylu „co by było gdyby” nic się nie wydarzy. Mam szansę wrócić do sprawności poprzez pracę, nie ma innej metody. Wiem też, że wiele osób trzyma za mnie kciuki. Dzwonią znajomi, odezwał się lekarz, Romuald Lewicki, z którym razem pracowaliśmy, gdy zacząłem prowadzić kadrę jako trener. Dzisiaj to profesor. Mówił mi, że mięśnie wrócą szybciej, a reszta, na przykład czucie w końcówkach palców, trochę później. Martwił się, życzył mi powodzenia. Odezwały się też dziesiątki innych ludzi, którzy mnie wspierają. W Konstancinie-Jeziornie zorganizowano koncert, który

oglądałem na tablecie w łóżku. Wielu znanych artystów wystąpiło specjalnie dla mnie… Później odbyły się następne koncerty. Nic na moje zamówienie, ludzie sami chcieli. Znajomi z dawnych lat się zebrali, bo dobrze mi życzą. Moja kochana żona zorganizowała nagranie moich wnuczek i puścili je podczas tego pierwszego koncertu. Dziewczyny pięknie mówiły po polsku, choć przecież od dziecka mieszkają w USA. Młodsza nawet nie poznała taty, bo urodziła się w maju 2002 roku, a Norbert zginął we wrześniu 2001. Ten występ dziewczyn był bardzo wzruszający. Widziałem też tych wszystkich przyjaciół i czułem, że trzymają za mnie kciuki. Będę więc walczył dalej, tak mocno, jak potrafię. Kiedy zaczynałem przygodę z rowerem, wsiadałem i kręciłem pedałami, bo byłem ciekawy tego, co się dzieje poza granicami mojej wioski i mojego powiatu. Później z większą grupą chłopców siadaliśmy w niedzielę po porannej mszy na siodełkach i jeździliśmy, żeby zwiedzać okolicę. Co najmniej 20–30 kilometrów w jedną stronę. Przed wieczorem wracaliśmy zmęczeni, ale szczęśliwi. W tych naszych rajdach rowerowych byłem jednym z młodszych uczestników, ale radziłem sobie ze starszymi i nigdy nie przyjeżdżałem na końcu. I tak sobie pomyślałem, że może ten rower będzie dobrą furtką na świat. Tak się stało. Byłem z rowerem na całym świecie, poznałem mnóstwo ludzi, przeżyłem fantastyczne przygody. Z siedem razy okrążyłem na rowerze kulę ziemską, startowałem pewnie w ponad 1200 wyścigach, setki z nich wygrałem. Teraz rozgrywam zupełnie inny, taki, jakiego nikomu nie życzę. Najtrudniejszy ze wszystkich, ale wierzę, że znowu dam radę.

NAJLEPSZE WYNIKI RYSZARDA SZURKOWSKIEGO

1964

1.05	Milicz	3.
22.07	Cieszków	3.
9.08	Bukowice	1.

1965

?.06	Krotoszyn	1.
?.06	Żmigród	1.
1.10	Chojnów	1.

1966

22.05	Skarżysko-Kamienna	2.
16.06	Radom (tor, 1 km)	1.
17.06	Radom (tor, 1 km)	1.
18.06	Radom	2.
16.07	Radom	2.

1967

3.06	Kielce	3.
23.06	Kielce	1.
24.06	Radom	2.
25.06	Kielce	3.

1968

27.01	Wrocław (przełaj)	1.
4.02	Wrocław (przełaj)	1.
26.02	Strzelin (przełaj)	1.
3.03	Prudnik (MP, przełaj)	1.
7.04	Świdnica	3.
4.06	Wrocław (tor – 4 km i 2 – 1 km)	1. i 2.
5.06	Wrocław (tor – sprint i 2 – dystans)	1. i 2.
6.06	Oława	1.
14.06	Kraków – MWG	3.
15.06	Kraków – MWG	3.
16.06	Kraków – MWG	3.
30.06	Belgrad (Jugosławia)	3.
20.07	Starachowice	1.
22.07	Chełm–Lublin–Chełm PKWN	3.
26.07	Jelenia Góra – Puchar Karkonoszy	2.
27.07	Jelenia Góra – Puchar Karkonoszy	2.
28.07	Jelenia Góra – Puchar Karkonoszy	2.
28.07	Jelenia Góra – Puchar Karkonoszy (klas. gen.)	1.
4.08	Świeradów (Górskie MP)	2.
24.08	Radom	1.

6.09	Kielce – TdP	3.
9.09	Brzeg – TdP	1.
6.10	Świdnica	3.
27.10	Góra Śląska	1.
za 1968	Challenge „PS” i PZKol	3.

1969

16.03	Warszawa	2.
22.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
23.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
24.03	Tour Annaba (Algieria)	2.
25.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
26.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
27.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
12.04	Bukareszt (Rumunia)	2.
13.04	Bukareszt (Rumunia)	1.
20.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	3.
26.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	3.
27.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja, klas. gen.)	1.
13.05	Łódź (WP)	1.
16.05	Wrocław (WP)	3.
18.05	Zielona Góra (WP)	2.

25.05	Berlin (WP, klas. gen.)	2.
5.06	Wrocław (tor – dystans)	2.
11.06	Oława	2.
15.06	Łódź	3.
24.06	Wrocław (druż., 100 km)	1.
6.07	Lublin	2.
8–10.07	Warszawa (klas. gen.)	2.
28.07	Nowograd (TdP)	1.
29.07	Strzelce Krajeńskie (TdP)	1.
31.07	Rawicz (TdP)	3.
2.08	Lublin (TdP, klas. gen.)	3.
10.08	Poznań (MP, szosa)	1.
11.09	Jelenia Góra (Karkonosze Tour)	2.
12.09	Jelenia Góra (Karkonosze Tour)	3.
13.09	Jelenia Góra (Karkonosze Tour)	2.
14.09	Jelenia Góra (Karkonosze Tour)	3.
14.09	Jelenia Góra (Karkonosze Tour, klas. gen.)	1.
5.10	Będzin	3.
12.10	Trzebnica	1.
19.10	Wrocław	1.

za 1969	Challenge „PS” i PZKol	1.

1970

21.02	Płowdiw (Bułgaria)	1.
24.02	Płowdiw (Bułgaria)	1.
7.03	Tour of Algieria	3.
10.03	Tour of Algieria	1.
13.03	Tour of Algieria	3.
15.03	Tour of Algieria	1.
19.03	Tour of Algieria	3.
21.03	Tour of Algieria	1.
13.04	Oleśnica	2.
16.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	1.
16.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	1.
23.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	2.
25.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	1.
26.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja, klas. gen.)	2.
12.05	Karlowe Wary (WP)	1.
14.05	Uście nad Łabą (WP)	1.
17.05	Wrocław (WP)	1.
18.05	Warszawa (WP)	3.

19.05	Włocławek (WP)	2.
20.05	Poznań (WP)	2.
26.05	Berlin (WP, klas. gen.)	1.
26.05	Berlin (WP, klas. aktywnych)	1.
9.06	Oława	1.
13.06	Radom (Życia Radomskiego)	1.
14.06	Radom (Życia Radomskiego)	2.
14.06	Radom (Życia Radomskiego)	2.
1.07	Dania (Mistrzostwa Skandynawii, drużynowo)	1.
5.07	Lublin	1.
30.07	Dunoon (Szkocja)	1.
6.08	Gliwice (drużynowo)	1.
21.08	Piła	3.
22.08	Trzcianka	3.
27.08	Jelenia Góra	3.
4.09	Sierpc (WTC)	1.
5.09	Sochaczew (WTC)	2.
6.09	WTC (klas. gen.)	1.
19.09	Zielona Góra	2.
20.09	Jaworzyna Śląska	1.
27.09	Szczecin (kryterium)	1.
30.09	Konin (kryterium)	1.
1.10	Włocławek (kryterium)	3.

2.10	Płock (kryterium)	1.
3.10	Warszawa (kryterium)	1.
3.10	Kryteria (ogólnie)	1.
10.10	Gorzów Wlkp.	2.
za 1970	Challenge „PS” i PZKol	1.

1971

9.02	Płowdiw (Bułgaria)	1.
15.02	Sliwen (Bułgaria)	2.
2.03	Tour Annaba (Algieria)	2.
3.03	Tour Annaba (Algieria)	2.
6.03	Tour Annaba (Algieria, klas. gen.)	2.
14.03	Tour Algieria	2.
16.03	Tour Algieria	2.
19.03	Tour Algieria	1.
20.03	Tour Algieria	1.
23.03	Tour Algieria	1.
25.03	Tour Algieria	1.
28.03	Tour Algieria (klas. gen.)	1.
16.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	3.
17.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	3.
25.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	2.

8.05	Poznań (WP)	3.
14.05	Drezno (WP)	1.
14.05	Drezno (WP)	2.
14.05	Drezno (WP)	1.
19.05	Jablonec nad Nysą (WP)	2.
20.05	Lieber (WP)	2.
21.05	Praga (WP, klas. gen.)	1.
21.05	Praga (WP, klas. aktywnych)	3.
21.05	Praga (WP, klas. górska)	2.
2.06	Szczecinek (MWP)	1.
18.06	Nowy Sącz (MWP)	1.
18.06	Limanowa (MWP)	1.
30.06	Toruń (MP, drużynowo)	3.
6.07	mistrzostwa Czechosłowacji	1.
18.07	Kutno (TdP)	3.
20.07	Zgorzelec (TdP)	1.
23.07	Rybnik (TdP)	1.
23.07	TdP, klas. górska	1.
1.08	Szczecin (TdP)	2.
2.08	Nowogard (TdP)	2.
8.08	Monachium (Niemcy)	1.
29.08	Ruggell (Szwajcaria)	2.
23.09	Błagojewgrad (Bułgaria)	2.
24.09	Stanke Dimitrow (Bułgaria)	1.

24.09	Pazardżik (Bułgaria)	1.
29.09	Tołbuchin (Bułgaria)	1.
30.09	Siostra (Bułgaria, jazda na czas)	3.
30.09	Ruse (Bułgaria)	3.
1.10	Wraca (Bułgaria)	1.
2.10	Sofia (Bułgaria)	1.
3.10	Bułgaria (klas. gen.)	1.
3.10	Bułgaria (klas. aktywnych)	1.
3.10	Bułgaria (klas. górska)	1.
za 1971	Challenge „PS” i PZKol	1.

1972

19.02	Płowdiw (Bułgaria)	1.
6.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
8.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
10.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
12.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
12.03	Tour Annaba (Algieria, klas. aktywnych)	1.
12.03	Tour Annaba (Algieria, klas. górska)	1.
18.03	Algier (Algieria)	2.
21.03	Algier (Algieria)	1.
26.03	Khemis Miliama (Algieria)	1.

28.03	Tiaret (Algieria)	1.
29.03	Saida (Algieria)	2.
31.03	Mostaganem (Algieria)	1.
2.04	Algieria (klas. gen. i aktywnych)	1.
9.04	Wałbrzych	1.
14.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	3.
15.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja)	3.
16.04	Tour de Loir-et-Cher (Francja, klas. gen.)	2.
8.05	Erfurt (WP)	3.
15.05	Trzyniec (WP)	1.
19.05	Lublin (WP)	1.
20.05	Warszawa (WP)	1.
20.05	Warszawa (WP, klas. aktywnych)	1.
20.05	Warszawa (WP, klas. górska)	1.
28.05	Kędzierzyn	1.
3.06	Łask (MP, pary)	1.
9.06	Oława	1.
11.06	Bielsko-Biała	1.
13.06	Koziniec–Trzyniec (Przyjaźń polsko-CSSR)	1.

15.06	Trzyniec (Przyjaźń polsko-CSSR)	1.
16.06	Salmopol (Przyjaźń polsko-CSSR)	1.
17.06	Gliwice (Przyjaźń polsko-CSSR)	3.
18.06	Chorzów (Przyjaźń polsko-CSSR)	3.
18.06	Przyjaźń polsko-CSSR (klas. gen.)	1.
18.06	Przyjaźń polsko-CSSR (klas. aktywnych)	1.
18.06	Przyjaźń polsko-CSSR (klas. górska)	1.
25.06	Bydgoszcz	1.
2.07	Piła (MP, druż.)	3.
18.07	Leven (Szkocja)	1.
20.07	East Kilbride (Szkocja)	2.
21.07	Dumfries (Szkocja)	1.
22.07	Szkocja (klas. gen.)	1.
2.08	Kamień Pomorski	1.
6.08	Szczecin (druż.)	1.
18.08	Poznań (Szlakiem Walk Ludu Poznańskiego)	2.
18.08	Poznań (Szlakiem Walk Ludu Poznańskiego)	2.

19.08	Poznań (Szlakiem Walk Ludu Poznańskiego)	2.
20.08	Poznań (Szlakiem Walk Ludu Poznańskiego)	3.
20.08	Szlakiem Walk Ludu Poznańskiego (klas. gen.)	1.
20.08	Szlakiem Walk Ludu Poznańskiego (klas. aktywnych)	1.
29.08	Monachium (Niemcy, druż.)	2.
15.09	Warszawa (WTC)	1.
16.09	Warszawa (WTC)	2.
16.09	Warszawa (WTC, klas. gen.)	1.
11.10	Wrocław (tor 4 km)	1.
11.10	Wrocław (tor 4 km druż.)	1.
15.10	Oława	2.
29.10	Genua (Włochy)	2.
za 1972	Challenge „PS” i PZKol	1.

1973

19.02	Płowdiw (Bułgaria)	1.
9.03	Tour Annaba (Algieria)	3.
11.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
11.03	Tour Annaba (Algieria)	2.
17.03	Oran (Algieria)	1.
21.03	Laghouat (Algieria)	2.

26.03	Constantine (Algieria)	2.
27.03	Setif (Algieria)	3.
29.03	Tichi (Algieria)	3.
31.03	Algieria (klas. gen.)	3.
31.03	Algieria (klas. aktywnych)	3.
8.04	Oleśnica (kryterium)	1.
13.04	Tour de Vaucluse (Francja)	3.
14.04	Tour de Vaucluse (Francja)	1.
15.04	Tour de Vaucluse (Francja)	2.
15.04	Tour de Vaucluse (Francja, klas. gen.)	3.
15.04	Tour de Vaucluse (Francja, klas. górska)	1.
19.04	Circuit de la Savoie (Francja)	2.
21.04	Circuit de la Savoie (Francja)	2.
21.04	Circuit de la Savoie (Francja)	2.
22.04	Circuit de la Savoie (Francja)	2.
22.04	Circuit de la Savoie (Francja, klas. gen.)	2.
22.04	Circuit de la Savoie (Francja, klas. aktywnych)	1.
1.05	Katowice	1.
6.05	Warszawa (MON)	3.
9.05	Praga (WP)	1.
12.05	Dubnica (WP)	1.

14.05	Poprad (WP)	2.
17.05	Kielce (WP)	2.
18.05	Radom (WP)	1.
20.05	Poznań (WP)	2.
22.05	Görlitz (WP)	2.
26.05	Berlin (WP)	2.
26.05	Berlin (WP, klas. gen.)	1.
26.05	Berlin (WP, klas. aktywnych)	3.
26.05	Berlin (WP, klas. górska)	1.
2.06	Łask (MP, pary)	2.
3.06	Łódź (Dziennik Łódzki)	1.
13.06	Dubnica (CSSR)	2.
17.06	Rybnik (Przyjaźń polsko-CSSR)	2.
17.06	Gliwice (Przyjaźń polsko-CSSR)	1.
21.06	Przyjaźń polsko-CSSR (klas. gen.)	1.
21.06	Przyjaźń polsko-CSSR (klas. aktywnych)	2.
25.06	Szklarska Poręba (Puchar Karkonoszy)	1.
26.06	Szklarska Poręba (Puchar Karkonoszy, jazda na czas)	2.
1.07	Toruń (MP, druż.)	2.
9.07	Warszawa (TdP)	1.

10.07	Sochaczew (TdP)	1.
12.07	Piła (TdP)	1.
14.07	Koszalin (TdP)	1.
20.07	Leszno (TdP)	1.
21.07	Kalisz (TdP)	3.
21.07	Kalisz (TdP, klas. gen.)	2.
21.07	Kalisz (TdP, klas. aktywnych)	1.
21.07	Kalisz (TdP, najszybszy czas)	1.
5.08	Szczecin (drużyna)	2.
12.08	Żywiec (MP)	2.
17.08	Kielce (Góry Świętokrzyskie)	2.
17.08	Kielce (Góry Świętokrzyskie)	1.
18.08	Kielce (Góry Świętokrzyskie)	1.
19.08	Kielce (Góry Świętokrzyskie)	2.
19.08	Kielce (Góry Świętokrzyskie, klas. gen.)	1.
24.08	Szwajcaria – Getafe	1.
29.08	Barcelona (Hiszpania, MŚ)	1.
1.09	Barcelona (Hiszpania, MŚ)	1.
23.09	Wrocław (MP, jazda na czas)	3.
30.09	Lichtenstein	1.
7.10	Kufstein (Austria)	1.
12.10	Poznań	1.

14.10	Gdynia	2.
21.10	Głogów	1.
za 1973	Challenge „PS” i PZKol	1.

1974

2.03	Francja	3.
10.03	Paryż – Nicea (Orleans, Francja)	2.
13.03	Paryż – Nicea (Orange, Francja)	3.
16.03	Paryż – Nicea (Nicea, Francja)	3.
16.03	Paryż – Nicea (klas. aktywnych)	3.
19.03	Wyścig 3 Prowincji (Włochy)	2.
24.03	Goggiante (Włochy)	3.
11.04	Bergamasca – Romano (Włochy)	3.
15.04	Bergamasca – Almè (Włochy)	3.
18.04	Circuit de la Sarthe – Champagné (Francja)	2.
21.04	Circuit de la Sarthe – Le Mans (Francja)	3.
26.04	Tour du Limousin – Besbes (Francja)	2.
26.04	Tour de Limousin, Saint-Benoît – Sault (Francja)	2.

28.04	Tour du Limousin – Brive (Francja)	2.
30.04	Tour du Limousin – Tulon (Francja)	2.
1.05	Tour du Limousin	1.
1.05	Tour du Limousin (jazda na czas)	1.
1.05	Tour du Limousin (klas. gen.)	1.
1.05	Tour du Limousin (klas. aktywnych)	1.
1.05	Tour du Limousin (klas. górska)	1.
5.05	Jelenia Góra (Memoriał Godlewskiego)	1.
9.05	Wrocław	1.
11.05	Inowrocław	1.
12.05	Toruń	1.
19.05	Gliwice	2.
28.05	Milk Race, Great Malvern (Anglia)	2.
29.05	Milk Race, Llandudno (Anglia)	1.
31.05	Milk Race, Nottingham (Anglia)	1.
2.06	Milk Race, Scarborough (Anglia)	2.

5.06	Milk Race, Whitley Bay (Anglia)	2.
8.06	Milk Race (Anglia, klas. gen.)	1.
8.06	Milk Race (Anglia, klas. aktywnych)	1.
8.06	Milk Race (Anglia, klas. punktowa)	1.
8.06	Milk Race	1.
8.06	Milk Race (Anglia, klas. górska)	3.
16.06	Warszawa – Łódź	1.
19.06	Zakopane (MWG)	1.
20.06	Morskie Oko (MWG, jazda na czas)	1.
20.06	Szczawnica (MWG)	2.
21.06	Nowy Sącz (MWG)	1.
22.06	Kraków (MWG)	2.
22.06	MWG (klas. gen.)	1.
22.06	MWG (klas. górska)	2.
26.06	Bydgoszcz (Romet)	1.
29.06	Wrocław (MP, druż.)	3.
1.07	Karpacz (MP)	1.
9.07	Tour de l’Avenir, Mantes (Francja)	1.
12.07	Tour de l’Avenir, Colomiers (Francja)	3.

14.07	Tour de l’Avenir, Seo de Urgel	1.
28.07	Zakopane (MP)	1.
4.08	Zakopane (druż.)	1.
14.08	Toledo – Fuensalida (Hiszpania)	3.
15.08	Toledo (Hiszpania)	1.
15.08	Toledo (Hiszpania, klas. aktywnych)	2.
24.08	Montreal (Kanada, MŚ)	2.
30.08	Wrocław – Hradec – Jelenia Góra	3.
7.09	Warszawa (TdP)	2.
10.09	Brzeg (TdP)	2.
13.09	Szczyrk (TdP)	1.
15.09	Nowy Sącz (TdP)	2.
18.09	Radom (TdP)	1.
18.09	Radom (TdP, klas. aktywnych)	1.
18.09	Radom (TdP, klas. gen.)	1.
2.10	Trzebnica (MOK, druż.)	1.
3.10	Wrocław (tor)	2.
6.10	Słupiec – Nowa Ruda	1.
13.10	Sobótka (Memoriał Nadolskiego)	1.
19.10	Wrocław	1.

za 1974	Challenge „PS” i PZKol	2.

1975

22.02	Słoneczny Brzeg (Bułgaria)	1.
22.03	Cottbus (Niemcy)	1.
23.03	Liebenau (Niemcy)	1.
29.03	Lehre (Niemcy)	1.
30.03	Unna (Niemcy)	1.
6.04	Beaconsfield GP Pernod (Anglia)	1.
10.04	Tour de Loir-et-Cher, Chambord (Francja)	2.
11.04	Tour de Loir-et-Cher, Salbris (Francja)	1.
12.04	Tour de Loir-et-Cher, Vendôme (Francja)	3.
13.04	Tour de Loir-et-Cher (klas. gen.)	3.
13.04	Tour de Loir-et-Cher (klas. aktywnych)	1.
13.04	Tour de Loir-et-Cher (klas. górska)	2.
20.04	Circuit de la Sarthe, Le Mans (Francja)	1.
30.04	Danan (Anglia)	2.
1.05	Anglia (klas. aktywnych)	1.
4.05	Jelenia Góra (Memoriał Godlewskiego)	1.

9.05	Magdeburg (WP)	3.
16.05	Trzyniec (WP)	3.
18.05	Opole (WP)	1.
22.05	WP (klas. gen.)	1.
22.05	WP (klas. aktywnych)	1.
22.05	WP (klas. górska)	2.
28.05	Wałbrzych (MP)	1.
29.05	Bydgoszcz	1.
31.05	Wieluń	1.
1.06	Łódź (Dziennik Łódzki)	1.
4.06	Dubnica	3.
6.06	Dubnica	2.
16.06	Sobótka	3.
20.06	Kielce (Pasmo Gór Świętokrzyskich)	1.
22.06	Pasmo Gór Świętokrzyskich (klas. gen.)	2.
25.06	Kraków	1.
29.06	Łask (MP, druż.)	1.
6.07	Karpacz (Puchar Karkonoszy)	1.
12.07	Nowa Ruda (Górskie MP)	2.
14.07	Polanica Zdrój	1.
18.07	Słupiec (Puchar Wiadomości)	1.

19.07	Puchar Wiadomości (klas. gen.)	1.
19.07	Puchar Wiadomości (klas. górska)	2.
24.07	Milk Race, Dumfries (Szkocja)	1.
26.07	Milk Race, Leven (Szkocja)	1.
27.07	Milk Race (klas. gen.)	2.
27.07	Milk Race (klas. aktywnych)	1.
3.08	Żywiec (MP)	1.
9.08	Kraków (druż.)	2.
17.08	Péruwelz (Belgia)	1.
27.08	Mettet (MŚ, druż.)	1.
3.09	Jelenia Góra – Hradec Králové	3.
27.09	Kronenberg (Austria)	3.
5.10	Poznań (kryterium)	1.
6.10	Szamotuły (kryterium)	2.
12.10	Sobótka	1.
za 1975	Challenge „PS” i PZKol	1.

1976

16.02	Pinar del Río (Kuba)	2.
23.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
24.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
24.03	Tour Annaba (Algieria)	1.

26.03	Tour Annaba (Algieria)	1.
28.03	Tour Annaba (Algieria, klas. aktywnych)	1.
19.04	Curno (Włochy)	1.
26.04	Ladispoli (Włochy)	3.
8.05	Wrocław	1.
14.05	Heerlen (Dania)	1.
15.05	Kopenhaga (Dania)	1.
16.05	Kopenhaga (Dania)	2.
17.05	Dania, klas. gen.	1.
1.06	Milk Race, GT Malvern (Anglia)	1.
2.06	Milk Race, Aberystwyth (Walia)	1.
5.06	Milk Race, Stoke-On-Trent (Anglia)	2.
9.06	Milk Race, Scarborough (Anglia)	2.
10.06	Milk Race, Darlington (Anglia)	1.
11.06	Milk Race, Penrith (Anglia)	2.
12.06	Milk Race, klas. aktywnych	1.
12.06	Milk Race, klas. kombinowana	2.
12.06	Milk Race, klas. sprinterska	2.

17.06	Bydgoszcz (Puchar Gazety Pomorskiej)	2.
19.06	Krynica (Górskie MP)	2.
21.06	Kraków (Złoty Pierścień)	3.
23.06	Limanowa (MWG)	1.
28.06	Zakopane (druż.)	1.
3.07	Nowy Sącz (MP)	3.
18.07	Montreal (igrzyska olimpijskie, druż.)	2.
15.08	Szamotuły (MP druż.)	1.
30.08	Bellheim (Niemcy)	2.
3.09	Landau (Niemcy)	3.
11.09	Ostrowiec Świętokrzyski (Szlakiem Budowy Socjalizmu)	1.
12.09	Starachowice (Szlakiem Budowy Socjalizmu)	1.
13.09	Skarżysko-Kamienna (Szlakiem Budowy Socjalizmu)	1.
13.09	Szlakiem Budowy Socjalizmu, klas. gen.	1.
16.09	Zielona Góra	1.
22.09	Poznań (Kryterium Asów)	1.
23.09	Gniezno	1.
2.10	Szwajcaria (GP Erik Harder)	1.

7.10	Choszczno	2.
9.10	Wrocław	3.
10.10	Sobótka (druż.)	2.
1.11	Mediolan (Włochy)	1.
za 1976	Challenge „PS” i PZKol	1.

1977

20.02	Wrocław (przełaj)	3.
27.03	Borowice	1.
3.04	Oleśnica	3.
9.04	Loebenach (Niemcy)	1.
11.04	Essen (Niemcy)	1.
17.04	Kondratowice	1.
22.04	Legnica (Grody Piastowskie)	1.
26.04	Dookoła Turcji, Mersin	1.
27.04	Dookoła Turcji, Silifke	1.
28.04	Dookoła Turcji, Anamur	1.
29.04	Dookoła Turcji, Alanya	2.
30.04	Dookoła Turcji, Antalya	1.
30.04	Dookoła Turcji, klas. gen.	1.
1.05	Dookoła Turcji, klas. górska	1.
5.05	Warszawa (MON)	1.
9.05	Wrocław (Kryterium Nocne)	1.
19.05	Tour Dolna Austria, Poysdorf	1.

20.05	Tour Dolna Austria, Neustadt	2.
21.05	Tour Dolna Austria, Neustadt	1.
22.05	Tour Dolna Austria, klas. gen.	1.
27.05	Wieluń (MP, pary)	3.
29.05	Milk Race, Southend-on-Sea (Anglia)	2.
30.05	Milk Race, Norwich (Anglia)	1.
31.05	Milk Race, King’s Lynn (Anglia)	2.
1.06	Milk Race, Sheffield (Anglia)	1.
2.06	Milk Race, Seacroft (Anglia)	3.
5.06	Milk Race, Liverpool (Anglia)	3.
30.06	Szczecin (MP druż.)	3.
30.06	Otwock (Dookoła Mazowsza)	2.
1.07	Sokołów Podlaski, Dookoła Mazowsza	3.
3.07	Ciechanów, Dookoła Mazowsza	3.
3.07	Dookoła Mazowsza, klas. gen.	1.
10.07	Głogów	1.
22.07	Kraków	2.
23.07	Gorlice (MWG)	1.
24.07	Krynica (MWG)	2.
24.07	Grzybów (MWG)	1.

25.07	MWG, klas. gen.	1.
25.07	MWG, klas. górska	2.
1.08	Turoszów	2.
10.08	Polanica-Zdrój (druż.)	1.
12.08	Polanica-Zdrój (Puchar Wiadomości)	2.
12.08	Polanica-Zdrój (Puchar Wiadomości)	2.
13.08	Polanica-Zdrój (Puchar Wiadomości)	3.
14.08	Polanica-Zdrój (Puchar Wiadomości)	3.
14.08	Polanica-Zdrój (Puchar Wiadomości)	2.
26.09	Kołobrzeg (kryterium)	2.
2.10	Wołów	2.
za 1977	Challenge „PS” i PZKol	1.

1978

12.03	Mediolan (Włochy)	1.
18.03	Varese (Włochy)	1.
25.03	Unna (Niemcy)	1.
25.03	Unna (Niemcy)	1.
1.04	Ozimek (Ziemia Opolska)	1.
2.04	Opole (Ziemia Opolska)	1.
9.04	Milicz	1.

15.04	Sobótka	1.
21.04	Głogów (Grody Piastowskie)	1.
22.04	Legnica (Grody Piastowskie)	2.
22.04	Grody Piastowskie, klas. gen.	1.
22.04	Grody Piastowskie, klas. aktywnych	1.
27.04	Nowy Dwór (WTC Mazowsze)	1.
29.04	Zalesie Górne (WTC Mazowsze)	1.
29.04	WTC Mazowsze, klas. gen.	1.
29.04	WTC Mazowsze, klas. aktywnych	1.
7.05	Ybbs (Austria)	3.
13.05	Dębica – Solina	1.
27.05	Klagenfurt (Austria)	1.
30.05	Innsbruck (Austria)	1.
1.06	Linz (Austria)	1.
1.06	Linz (Austria, punktowy)	1.
7.06	Kraków	1.
11.06	Nowy Sącz	1.
14.06	Wieluń (MP pary)	2.
16.06	Ameliówka (Góry Świętokrzyskie)	1.

17.06	Góry Świętokrzyskie (klas. gen.)	3.
20.06	Szczecin (MP druż.)	3.
27.06	Kołobrzeg	1.
2.07	Mława (Nasza Trybuna Mazowsze)	1.
4.07	Sokołów Podlaski (Nasza Trybuna Mazowsze)	1.
5.07	Piaseczno (Nasza Trybuna Mazowsze)	2.
5.07	Nasza Trybuna Mazowsze (klas. aktywnych)	1.
5.07	Nasza Trybuna Mazowsze, klas. gen.	1.
21.07	Rewal	1.
27.07	Sobótka (MP)	1.
1.08	Jelenia Góra (Puchar Karkonoszy)	2.
2.08	Karpacz-Orlinek (Puchar Karkonoszy)	1.
20.08	Wilhelm Tell, Hergiswil (Szwajcaria)	2.
20.08	Wilhelm Tell, klas. aktywnych (Szwajcaria)	1.
30.09	Warszawa	1.
1.10	Poznań	1.
8.10	Gdynia	1.

15.10	Warszawa	1.
za 1978	Challenge „PS” i PZKol	1.

1979

16.01	Dookoła Wenezueli, Barinas	1.
19.01	Dookoła Wenezueli, Barquisimeto	2.
14.02	Słoneczny Brzeg (Bułgaria)	3.
18.02	Burgas (Bułgaria)	1.
24.02	Sliwen (Bułgaria)	1.
25.02	Słoneczny Brzeg (Bułgaria)	2.
27.03	Dookoła Annaby, Constantine	1.
27.03	Dookoła Annaby, Guelma	2.
29.03	Dookoła Annaby, Annaba	1.
30.03	Dookoła Annaby, Annaba	1.
30.03	Dookoła Annaby, Annaba	1.
6.04	Turawa (Po Ziemi Opolskiej)	1.
8.04	Opole (Po Ziemi Opolskiej)	2.
14.04	Dookoła Dolnej Saksonii, Braunschweig	2.
14.04	Dookoła Dolnej Saksonii, Braunschweig	2.
15.04	Dookoła Dolnej Saksonii, Hannover	1.

16.04	Dookoła Dolnej Saksonii, Duisburg	1.
6.05	Warszawa	3.
7.05	Pruszków	3.
9.05	Wrocław	2.
13.05	Gniezno	3.
14.05	Poznań	2.
20.05	Dębica	1.
27.05	Raciążek	1.
28.05	Raciążek	2.
29.05	Ciechocinek	1.
3.06	Goleniów	3.
4.06	Trzcińsko-Zdrój	1.
14.06	Limanowa (MWG)	2.
15.06	Nowy Sącz (MWG)	3.
15.06	MWG, klas. gen.	2.
15.06	MWG, klas. aktywnych	3.
23.06	Mińsk Mazowiecki (jazda na czas)	2.
23.06	Warszawa	1.
27.06	Kołobrzeg	1.
6.07	Warszawa (TdP)	3.
8.07	Ciechocinek (TdP)	2.
11.07	Polanica (TdP)	2.

14.07	Orlinek (TdP)	1.
15.07	Leszno (TdP)	1.
15.07	TdP, klas. punktowa	1.
19.07	Wieliczka (MP)	1.
21.07	Lublin	1.
5.08	Jelenia Góra (Puchar Karkonoszy)	1.
7.08	Jelenia Góra (Puchar Karkonoszy)	2.
7.08	Jelenia Góra (Puchar Karkonoszy, klas. gen.)	3.
15.08	Ciechanów (Dookoła Mazowsza)	1.
1.09	Piotrków Trybunalski	2.
2.09	Płock	1.
4.09	Słupsk	1.
14.09	Warszawa	1.
15.09	Radom	2.
16.09	Polkowice	3.
23.09	Ostrowiec Świętokrzyski	1.
24.09	Leszno	1.
28.09	Włocławek	1.
30.09	Ciechocinek	3.
18.10	Dookoła Egiptu, Boni Sfer	1.
20.10	Dookoła Egiptu, Giza	2.

21.10	Dookoła Egiptu, Suez	3.
22.10	Dookoła Egiptu, Ismailia	1.
27.10	Dookoła Egiptu, Kair	3.
27.10	Dookoła Egiptu, klas. gen.	1.
za 1979	Challenge „PS” i PZKol	3.

1980

26.02	Diano Marina (Włochy)	3.
16.03	Bergamo (Włochy)	2.
22.03	Casorate Primo (Włochy)	3.
16.04	Oldenburg (Niemcy)	1.
30.04	Lublin	2.
01.05	Ciechanów	1.
4.05	Warszawa	1.
5.05	Pruszków	2.
7.05	Radom (Po Ziemi Radomskiej)	1.
8.05	Kozienice (Po Ziemi Radomskiej)	1.
8.05	Kozienice (Po Ziemi Radomskiej)	3.
9.05	Radom (Po Ziemi Radomskiej)	1.
9.05	Po Ziemi Radomskiej, klas. gen.	1.
16.05	Wolfsurg (Niemcy)	1.

16.05	Wolfsburg (Niemcy)	1.
23.05	Raciążek (Po Ziemi Włocławskiej)	1.
23.05	Raciążek (Po Ziemi Włocławskiej)	1.
24.05	Raciążek (Po Ziemi Włocławskiej)	3.
24.05	Ciechocinek (Po Ziemi Włocławskiej)	1.
25.05	Po Ziemi Włocławskiej, klas. gen.	1.
25.05	Po Ziemi Włocławskiej, klas. aktywnych	1.
25.05	Po Ziemi Włocławskiej, klas. górska	1.
1.06	Linz (Austria)	1.
11.06	Jelcz (MP, pary)	1.
12.06	Oława	1.
21.06	Kraków	2.
22.07	Lublin	2.
15.08	Mława (Dookoła Mazowsza)	3.
17.08	Wyszków (Dookoła Mazowsza)	3.
17.08	Dookoła Mazowsza, klas. gen.	2.
17.08	Dookoła Mazowsza, klas. aktywnych	2.

29.08	Słubice	1.
5.09	Ostrowiec Świętokrzyski (Budowy Socjalizmu)	1.
7.09	Skarżysko-Kamienna (Budowy Socjalizmu)	1.
7.09	Budowy Socjalizmu, klas. gen.	1.
19.09	Zblewo (Wyścig Naczelnika KWMO w Gdańsku)	2.
20.09	Pruszcz Gd. (Wyścig Naczelnika KWMO w Gdańsku)	1.
21.09	Gdańsk (Wyścig Naczelnika KWMO w Gdańsku)	1.
21.09	Wyścig Naczelnika KWMO w Gdańsku, klas. gen.	3.
28.09	Ciechocinek	3.
5.10	Mińsk Mazowiecki	2.
17.10	Maron di Brugnera (Włochy)	1.
18.10	Brescia (Włochy)	2.
25.10	Mediolan (Włochy)	2.

1981

29.03	Sobótka	3.
10.04	Gorzów Wlkp.	2.
11.04	Choszczno	2.
12.04	Gorzów Wlkp.	1.

24.04	Głogów (Grody Piastowskie)	3.
24.04	Polkowice (Grody Piastowskie)	
25.04	Głogów (Grody Piastowskie)	1.
26.04	Głogów (Grody Piastowskie)	3.
26.04	Grody Piastowskie, klas. gen.	1.
26.04	Grody Piastowskie, klas. aktywnych	1.
30.04	Warszawa	3.
9.05	Pruszcz Gdański	1.
10.05	Pruszcz Gdański	1.
24.05	Krosna Beskidzka – Bielsko Biała	1.
2.06	Dookoła Holandii, Horizon	3.
3.06	Dookoła Holandii, Sappemeer	1.
7.06	Łódź	1.
21.06	Bełchatów	2.
21.06	Dookoła Bełchatowa, klas. aktywnych	1.
25.06	Wieluń (MP, pary)	3.
4.07	Wolfsburg (Niemcy)	3.
5.07	Brema (Niemcy)	1.
26.07	Collines de Vitesse (Francja)	1.
3.08	Seine (Francja)	1.

3.08	Nocne kryterium (Francja)	2.
21.08	Vignolles (Francja)	2.
23.08	Decize (Francja)	2.
24.08	Villa Purson (Francja)	3.
26.08	Cosne (Francja)	1.
29.08	Saint-Julien (Francja)	1.
30.08	Creusot (Francja)	2.
5.09	Maligny (Francja)	1.
7.09	Montargis (Francja)	1.
11.09	Troyes (Francja)	1.
13.09	Volley (Francja)	1.
14.09	Charité (Francja)	1.
19.09	Saint-Fulgent (Francja)	2.
19.09	Auxerre (Francja)	1.
19.09	Auxerre, klas. gen.	1.
26.09	Iran (Francja)	1.
28.09	Champlemy (Francja)	1.
5.10	Moulins (Francja)	1.
11.10	Chaville (Francja)	1.
12.10	Centrum (Francja)	1.
25.10	Auxerre – La Flèche d'Or (Francja)	1.

1982

4.04	Kalisz	2.

1.05	Lamballe (Francja)	2.
16.05	Clumsy (Francja)	2.
17.05	Chalon le Duc (Francja)	2.
23.05	Tonnerre (Francja)	2.
28.05	Troyes (Francja)	1.
4.06	Migennes (Francja)	2.
11.06	Moulins (Francja)	2.
25.06	Montargis (Francja)	3.
26.06	Châlette (Francja)	1.
28.06	Chambord (Francja)	2.
1.07	Issoudun (Francja)	1.
2.07	Troyes (Francja)	3.
9.07	Aix-en-Othe (Francja)	2.
12.07	Auxerre (Francja)	2.
14.08	Clemency (Francja)	3.
2.09	Bourges (Francja)	2.
4.09	Maligny (Francja)	2.
5.09	Annecy (Francja)	1.
6.09	St. Pierre de Montre (Francja)	3.
10.09	Montargis (Francja)	1.
19.09	Aurillac (Francja)	3.
26.09	Bourges (Francja)	1.
27.09	Verzy (Francja)	1.

2.10	Moulins (Francja)	2.
4.10	Saint-Léon (Francja)	2.
17.10	Toucy (Francja)	1.
20.10	Saint-Amand (Francja)	1.

1983

17.04	Przasnysz	1.
22.04	Lubin (Grody Piastowskie)	1.
24.04	Legnica (Grody Piastowskie)	3.
30.04	Warszawa	2.
13.05	Worpswede (Niemcy)	1.
17.06	Berlin (Niemcy)	3.
30.06	Warszawa	1.
4.08	Sokołów Podlaski (Dookoła Mazowsza)	1.
7.08	Dookoła Mazowsza, klas. gen.	3.
17.08	Warszawa	3.
26.08	Bełchatów	1.
27.08	Dookoła Bełchatowa	3.
27.08	Dookoła Bełchatowa	2.
27.08	Dookoła Bełchatowa, klas. gen.	3.
11.09	Po Ziemi Toruńskiej	3.
25.09	Warszawa	1.

29.09	Częstochowa	1.
1.10	Ciechocinek (Po Ziemi Włocławskiej)	1.
2.10	Ciechocinek (Po Ziemi Włocławskiej)	1.
2.10	Po Ziemi Włocławskiej, klas. gen.	1.
2.10	Po Ziemi Włocławskiej, klas. aktywnych	1.
7.10	Białystok – Mońki	2.

1984

19.05	Garwolin	2.
24.05	Warszawa	1.
2.06	Wrocław	3.
27.06	Radom (TdP)	1.
28.06	Tarnów (TdP)	2.
29.06	Gorlice (TdP)	3.
4.07	Lublin (TdP)	3.
21.07	Rawa Mazowiecka	2.
27.07	Łódź	2.
27.08	Ostrołęka	2.
7.09	Chełmno	3.
22.09	Słupsk	2.
30.09	Piotrków	2.
7.10	Warszawa	1.

13.10	Potylice	1.

Wyścigi w latach 1964–1984
1. miejsca – 429
2. miejsca – 211
3. miejsca – 149

DZIENNIKI
RYSZARDA SZURKOWSKIEGO
ZE „SPORTOWCA”

SPISAŁ: MACIEJ BIEGA

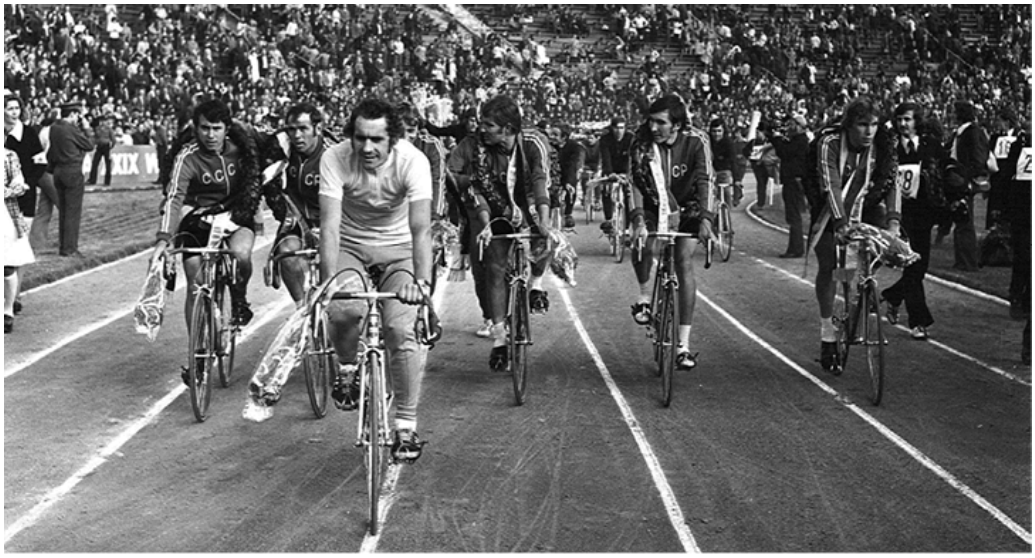
DZIENNIK, ROK 1970

ZNAD SEKWANY NA STADION DZIESIĘCIOLECIA

Wyścig Pokoju w 1970 roku. Od lewej: Stec, Matusiak, Szurkowski, Hanusik, Krzeszowiec, Czechowski, Andrzej Kaczmarek
Fot. Eugeniusz Warmiński

Tym razem Wyścig Pokoju rozpoczął się nietypowo. Lecę do Paryża na miłą dla mnie uroczystość dekoracji złotym medalem fair play. Medal jest imponujący, program pobytu niezwykle bogaty. Czarująca przejażdżka statkiem po Sekwanie. Tylko świadomość tego, że wyprawa może mi nie

wyjść na dobre, przeszkadzała w beztroskim świętowaniu. Wiedziałem, że się tym męczę, i to napawało mnie obawą. Wprost z lotniska pojechałem na rowerze na pętlę wokół Stadionu Dziesięciolecia. Razem było to aż do Rynii 67 kilometrów spaceru. Na mecie kryterium byłem piąty. Właściwie nie angażowałem się w walkę. Końcowy finisz nie wyszedł mi najlepiej. W ostatniej alejce prowadzącej na stadion przesunąłem się dosyć łatwo do przodu, ale przede mną dwaj Belgowie przygotowywali finiszową rozgrywkę. Jeden z nich wyprowadził na czoło kolegę i zjechał na bok. Na wąskiej drodze wyminięcie go było ryzykowne. Nie dałem się ponieść nerwom, lecz dogodna pozycja została stracona.



Stadion X-lecia

RAKIETOWY ETAP DO WŁOCŁAWKA

Przejechaliśmy z przeciętną szybkością 48 kilometrów na godzinę. Moje samopoczucie określam jako średnie. Jadę na zapleczu czoła grupy. Ciągle piętnaste–dwudzieste miejsce. Na ostatnich kilometrach jadący z tyłu Biełousow krzyczy, abym mu ustąpił drogi. Robię to chętnie, licząc, że za jego plecami wyjdę na czoło. Tak się właśnie stało. Ale przy wjeździe na stadion robię błąd. Wynosi mnie za daleko. Osincew wyprzedza mnie po małym kole. Nie jedzie zbyt pewnie i przez głowę przemyka mi myśl. Może być kraksa. Zachowuję więc bezpieczny dystans. Osincew zdołał jednak utrzymać równowagę. Ongarato, widząc moje wahanie, rusza do

przodu i wyprzedza Osincewa. Gdybym wiedział, że to jest jednak walka o minutę bonifikaty, może zaryzykowałbym. Cóż, trudno. Przy tym, co dzieje się na wyścigu do tej pory, ostrożności nigdy nie jest za dużo.

Kilka słów o ucieczce Van Der Lindena, który na stadionie był pierwszy, a potem stracił nagrodę i sławę po badaniach antydopingowych. W jego ucieczce, podobnie jak i w akcji późniejszej, niemałą rolę odegrały okoliczności pozakolarskie. Bliskość wozu telewizji i innych samochodów prasowych. Przypomina to trochę prowadzenie za motorami. Zły jest to obyczaj i nie chciałbym, aby ktokolwiek naraził mnie na korzystanie z takiej pomocy. Nigdy nie jest mi ona potrzebna. Pierwsze zwycięstwo. Fatalna była noc we Włocławku. Spałem źle. W nocy i na drugi dzień rano głowa bolała mnie piekielnie. Mimo to w Koninie po raz pierwszy w wyścigu jestem zwycięzcą. Na razie na lotnym finiszu. Dostałem potem telegram od harcerzy konińskich z zaproszeniem do odwiedzenia ich miasta i z obietnicą podjęcia starań o nadanie mi… honorowego obywatelstwa Konina.

Szykowaliśmy się do szturmu na mecie w Poznaniu. Tuż przed wjazdem na stadion była olbrzymia kałuża. Zanim prowadzący Zenek i ja przezornie ominęliśmy przeszkodę, Omloop po ułańsku ruszył przez jej środek; zaskoczył nas, to prawda, ale miał też wiele szczęścia. Starkow, który poszedł jego śladem, drogo zapłacił za ryzyko. Poturbował się mocno, a w kraksie znalazło się wielu kolarzy. Na mecie pewne trzecie miejsce.

Górki nie są groźne. Zaraz po starcie w Międzyrzeczu pierwszy i oby jedyny pech w tym wyścigu. Po defekcie, kiedy dopadłem do kolumny wyścigowej, przykra niespodzianka. Wozy techniczne, tworzące naturalny pomost z peletonem, nagle zwalniają, zatrzymują się prawie i powstaje w środku przeszło 100-metrowa luka. Całe szczęście, że to wszystko dzieje się w lesie chroniącym od bocznego wiatru. W pogoni pomaga mi Zbyszek Krzeszowiec.

Pierwszy lotny finisz w Gorzowie dał mi wiele satysfakcji. Chciałem sprawić przyjemność bratu, który mieszka w tym mieście. A zapowiadało się właściwie, że wiele tu nie zwojuję. Po zlikwidowaniu rajdu Biełousowa do przodu skoczył Włoch, potem Rumun. Kiedy trzeba było podjeżdżać pod górkę, Rumun nie wytrzymał. Jeszcze na 300 metrów przed metą zwycięstwo było niezbyt pewne. Ale jechałem równo, bez wysiłku i widziałem, że coraz mocniej zaczyna się kołysać. W efekcie minąłem go ekspresem, a ostatnich 50 metrów przypominało spacerek. Jeśli tak będzie

na czeskich kopcach, czego więcej potrzeba mi do szczęścia? Ale mówiąc poważnie – we Francji na wzniesieniach wszystko szło dobrze, a układ trasy, na której po stromym wzniesieniu jest blisko do mety, bardzo mi odpowiada.

Dzięki premii w Gorzowie zdobyłem fioletową koszulkę. Bardziej mi do twarzy w żółtej, ale co zrobić, trzeba się cieszyć z tego, co jest. Finisz na stadionie postanowiłem potraktować ulgowo. Tłok duży, a ja nie należę do „łokciowców", zaś sztuka z roku ubiegłego – zamęczenie przeciwników tempem – mi się nie udaje. Stawka na razie jest zbyt silna. Przed samym stadionem zdołałem się przesunąć z dalekiego miejsca na dziewiąte. Zawsze tak jest – najpierw mówię sobie: „Niech się przewracają, pojadę spokojnie", a potem jednak walka mnie wciąga. Zapowiedziałem w telewizji, że będę drugi w Szczecinie, właściwie słowa dotrzymałem. Wyszedłem na drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej.

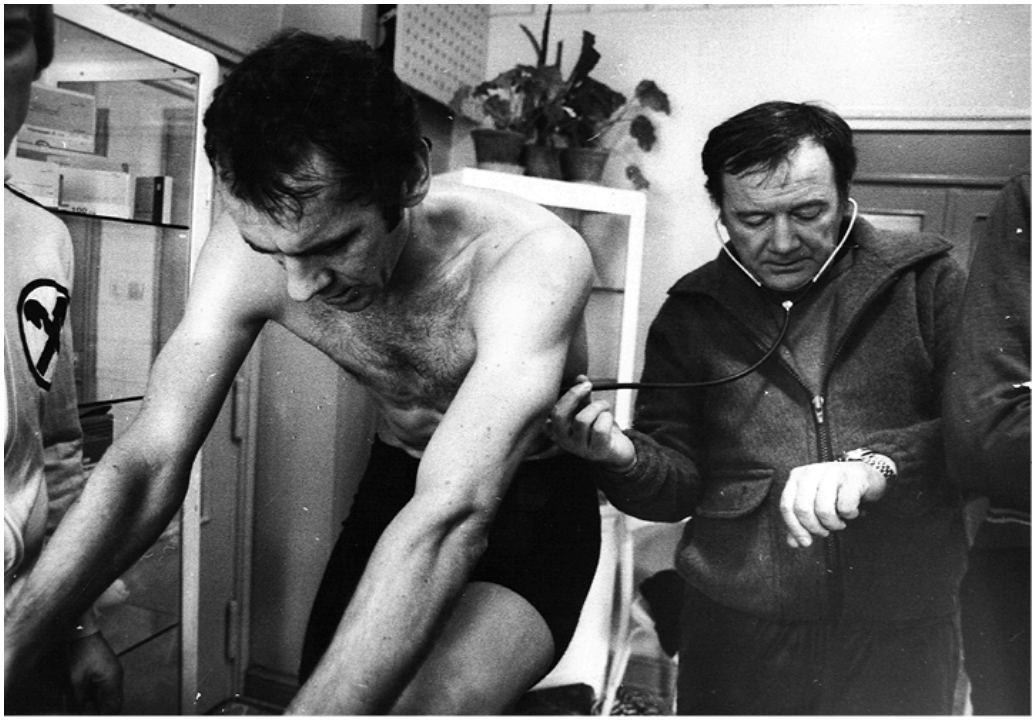
Zakończyła się druga część wyścigu, ta, w której byłem najlepszy. Jest nadal upalnie i parno, jakby nie wystarczyło samych trudów na trasie. Czasami jest bardzo ciężko, ale miniona noc była dobra, spałem jak nigdy dotąd. Właściwie jestem bardzo spokojny. Rok temu w Poznaniu po dwóch trzecich wyścigu denerwowało mnie wszystko – i widok ludzi, i ich okrzyki, i pytania dziennikarzy, i konieczność dalszej jazdy, i obrony wielkiej szansy. Może to sprawa rutyny i przemyśleń, może po prostu człowiek nie jest w stanie dwa razy przeżywać tego samego. Coś już się we mnie wypaliło i każdy nowy etap wrażeń nie jest wielką przygodą, a jedynie powtórką. Więc chyba w tym miejscu trzeba sobie powiedzieć, że to mój ostatni Wyścig Pokoju, nie chcę już więcej wielkich napięć, coraz trudniej mi bowiem im sprostać, nie stać mnie na długie miesiące oderwania od normalnego życia, aby błyszczeć w maju i spełniać nadzieje milionów czekających na zwycięstwo. Chciałbym pojechać na igrzyska olimpijskie, na mistrzostwa świata. Myślę, że po czterech latach pracy potrafię osiągnąć ten cel w sposób bardziej normalny i spokojny. Bez konieczności podejmowania tasiemcowego maratonu, na których składają się miesiące pracy i prawie 43 tygodnie bezpardonowej walki. Jeśli Wyścig Pokoju ma zostać wielkim wydarzeniem mego życia, które zaangażowało całą moją pasję działania, trzeba wytyczyć sobie metę ostateczną. Powróćmy jednak do przeszłości. Pięć dni, które dopiero się zakończyły, nie były wypełnione samymi triumfami, chociaż finał jest optymistyczny.

We wtorek w najgorszym żarze południa opuszczaliśmy Szczecin, aby sprawdzić, czy rzeczywiście Berlin jest bezwzględnie szczęśliwy dla polskich kolarzy. To był bardzo ciężki etap i nie chciałem jeszcze rzucać na szalę wszystkich sił. Z peletonu ucieka Nielubin, potem Demeyer i Gera. Czy Nielubin zrobił błąd? Dla 50 sekund zysku zdecydował się na 60-kilometrowy rajd. Tyle wysiłku! Ale łatwo tak filozofować po fakcie. Kiedy jedzie się w peletonie, można spokojnie analizować ryzyko, straty i zyski. Mentalność kolarza samotnego jest inna. Żałuje włożonej pracy, chce wytrwać jeszcze przez chwilę, liczy na możliwość współpracy dobrych partnerów. Powstaje problem rezygnacji, przyznania się do niewiary we własne siły. Nielubin był już skazany na swoją ucieczkę, gdy zyskał pierwsze 200 metrów przewagi. Dla mnie etap jest pechowy. Dwanaście kilometrów przed stadionem ktoś zaczepił o moje tylne koło. Tak jechaliśmy kilkanaście metrów, a kiedy „partner z tandemu” zdołał się wyplątać, zachwiało moim rowerem. Nieopatrznie obejrzałem się do tyłu, straciłem równowagę i taka jest historia mojej pierwszej kraksy w tym wyścigu. W Berlinie zawarliśmy koalicję z Czechosłowakami, atakujemy razem zaraz po starcie. Zawodnicy radzieccy kontratakują. Wreszcie tworzy się kilkunastoosobowa czołówka. Jedzie w niej Zenek. Mają 200 metrów przewagi. Najwyższa pora, aby do nich doskoczyć. Wiem, że Starkow pilnuje mnie jak źrenicy oka. Ruszam do przodu, kiedy w pobliżu jest inny zawodnik. Doganiam uciekinierów. Staram się jechać spokojnie. Tylko w momentach, kiedy zawodnicy radzieccy zwalniają tempo, wyskakuję do przodu. Ostatnie kilometry są niespokojne. O wszystkim decyduje oznaczenie trasy. W Polsce cyfry na szosie wskazywały odległość od stadionu, tu od linii mety. Mickein znał dobrze trasę, zaatakował 500 metrów przed metą i było po wszystkim. Na stadionie kraksa, nie mogłem ominąć Starkowa i Holíka, wpadłem na tłum stojący tuż przy bieżni.

Czy można było wygrać ten etap? Nie czułem się źle, wiedziałem, że nie jestem słabszy od innych, a jednak… Właściwie wygrać nie chciałem, to „nie chciałem” jest sekundą otępienia, zawahania czy może odwleczeniem decyzji. Etap z Cottbus do Görlitz ma ubogą historię. Dość wcześnie okazało się, że tu nie można zyskać ani stracić, tylko ten diabelski upał… Nie wziąłem jednak bidonu z wodą, bo jest to tylko uleganie własnej słabości, stwarzanie złudzeń. Korzystanie z wody potęguje tylko tortury gorąca. Na mecie Zenek jest pierwszy, a ja 17. Był to moment wstrząsu,

znowu przez dziwną senność straciłem dobrą pozycję. Trzeba jechać inaczej, jeśli chce się zrobić coś w tym wyścigu.

Jazda na czas. Rok temu Duchemin nie dał mi żadnych szans. Rok temu – jestem o tym przekonany – straciłem wiele przez paraliżujące mięśnie zdenerwowanie. W Bischofswerdzie, w maleńkim hoteliku na rynku, gdzie czekaliśmy na start, potrafiłem zdobyć się na chwilę snu. Jakby czekała mnie majowa wycieczka. Zdecydowałem się na ostrą rozgrzewkę – 15 kilometrów jazdy za karetką doktora Rusina.



Sprawdzian przed sezonem w Zakopanem. W słuchawkach Zbigniew Rusin
Fot. R.S.W. Prasa Centralna Agencja Fotograficzna

Zwykle pierwsze pięć kilometrów w takiej próbie poświęcałem na „rozpędzanie się". Tym razem ruszam na całego od początku, kilka razy na trasie trener Henryk Łasak podaje mi informacje. To najlepszy doping, wyprzedzam bowiem konkurentów. Ostatnia część trasy – trzy kilometry nad brzegiem Łaby – jest najtrudniejsza. Wieje mocny wiatr i wydaje mi się, że jadę w tempie żółwia. Ale tam kłopoty mieli wszyscy.

Po południu skok na górę. Po kilku haustach powietrza za metą czuję się świeży i swobodny. Macham ręką w kierunku widzów, stać mnie na beztroski uśmiech. Zsiadam jednak za szybko z roweru (zwykle

odpoczywam, kręcąc się kilkanaście sekund po stadionie), mięśnie gwałtownie reagują na nagłe przerwanie wysiłku i przeżywam kilkusekundowy ostry kryzys.

Potem jest już dobrze. Przyglądam się finiszowi Zenka. Tu nie chodzi o podpatrywanie rywala, po prostu po raz pierwszy mogę oglądać wysiłek kolarza, zajrzeć mu w twarz. Dotychczas ja zawsze pozowałem innym i nigdy nie sprawiało mi satysfakcji bycie zwykłym kolarzem i zwykłym telewidzem. Widocznie tylko piłkarze Górnika Zabrze są godni specjalnych pokazów.

Już w żółtej koszulce jadę do Zwickau. Ten etap nie był tak nerwowy, jak wydawało się postronnym obserwatorom. Ucieczki małej grupki wraz z Mickeinem nie traktowaliśmy poważnie. Przed lotnym finiszem w Karl-Marx-Stadt przez dwa kilometry prowadziłem grupę, było to ostre przyspieszenie, ale z asekuracją. Uwaga na Starkowa, nie można rzucić na szalę wszystkich sił, aby rywal nie skorzystał z chwili słabości. Potem, już po premii górskiej Schneeberg, dwukrotnie próbowałem sił ze Starkowem. Po raz pierwszy oddaliłem się od niego na 200 metrów, ale dwaj koledzy pomogli mu w udanym pościgu. Ponowiłem próbę na dwa kilometry przed stadionem i znowu Starkow, mimo wysiłków, stracił dystans. To była psychologiczna próba i dla mnie, i dla niego. Dla mnie zwycięska i dlatego myślę, że to był dobry etap. Wniosek jest jeden. Ten wyścig może wygrać dwóch kolarzy: Czechowski albo ja.

DZIENNIK, ROK 1971

Wyruszam na trasę dzisiejszego etapu z przewagą 58 sekund nad Starkowem. Jeśli zdarzy się, że Starkow wygra i zdobędzie minutę bonifikaty, trzeba będzie oddać żółtą koszulkę. Już na poprzednim etapie przekonałem się, że Starkowowi będzie raczej trudno dokonać tej sztuki. Ale czujności nigdy nie za wiele. Tymczasem etap jest niespokojny. Ciągłe próby ucieczek. Jeszcze za wcześnie, aby kontrolować wszystkich przeciwników. Jeśli lider zaangażuje się w taką szarpaninę, może stracić przedwcześnie siły. I tak Nielubin wymyka nam się spod kontroli. Potem mówiono: był tego dnia tak silny, że nikt nie mógł wytrzymać jego tempa. To mit. Są po prostu momenty, gdy mimo że jedzie się stosunkowo blisko czoła, inni zawodnicy utrudniają natychmiastową pogoń. Potem przychodzi

moment wątpliwości i trzeba się już decydować na samotny rajd, trudny i wyczerpujący. Nielubin stracił dużo na etapie do Cottbus i w tamtym momencie nie traktowałem go jako rywala numer jeden. Dopiero po dyskusji z trenerem – tego dnia wieczorem – ustaliliśmy listę najgroźniejszych. Obok Starkowa, Demeyera, Maffeisa i Mickeina znajduje się na niej Nielubin. Nie można im pozwolić na żadną ucieczkę.

Na starcie w Sokolovie przeżywamy prawdziwą Saharę. Gorączka, która wyczerpuje wszystkich, doszła do zenitu. Później w trakcie walki wbrew swoim zasadom korzystam z wody. Nie jestem w stanie odmówić sobie chwili ulgi. Łaknę chociaż tej drobiny chłodu i każdy bidon, jaki podają nam na 100. kilometrze, jest cenniejszy niż wszystkie puchary świata. Od razu na pierwszych kilometrach jest wzniesienie i premia górska. Każdy zysk sekundowy bardzo by się przydał. Ale wiem, że pierwsze kilometry nigdy nie są dla mnie zbyt łatwe. Właściwie oczekuję, co z tego wyjdzie, jadę blisko czoła i lustruję rywali. Starkow za mną jak cień, to dobrze, przecież to on powinien atakować, a tymczasem widocznie brakuje mu sił. I rzeczywiście, kiedy na kilometr przed premią zaczynam dostrzegać szansę i przyspieszam, Starkow pozostaje w tyle. Na szczęście jestem pierwszy. Cała historia przypomina mi lotny finisz w Gorzowie na czwartym etapie wyścigu. Dostrzegam nagle, że rywale mimo kilkunastometrowej przewagi nie są specjalnie groźni. Dość łatwo udaje mi się ich doścignąć i wyprzedzić. Chodzi tu nie tylko o 10 sekund bonifikaty. Coraz bardziej jestem przekonany, że w tym wyścigu nie ma rywala, który w terenie górskim może skutecznie zaatakować i odebrać mi żółtą koszulkę.

Ta myśl wpływa doskonale na moje samopoczucie i właściwie podczas trzech następnych etapów osiągam znakomitą koncentrację psychiczną i fizyczną. Nic nie jest dla mnie straszne, wierzę w zwycięstwo i największy wysiłek przychodzi mi stosunkowo łatwo.

Na mecie 11. etapu walczę na stadionie o dobre miejsce. Przed nami przyjechała czteroosobowa grupa, a więc walka nie toczy się o najwyższe lokaty. Zajmuję w efekcie siódmą pozycję w dość dziwnej sytuacji, bowiem już na samym stadionie przy wielkim tłoku na bieżni zmuszony jestem przez chwilę finiszować nietypowo. Wjeżdżam na trawę boiska. Dobrze, że w tym momencie nie było w pobliżu żadnych widzów.

Dwunasty i trzynasty etap to aż osiem premii górskich. Nieustanne podjazdy, a potem szaleńcza pogoń w dół stworzyły jeden film pełen wrażeń, który trudno jest teraz rozdzielić na poszczególne ujęcia. Nie

przeżywałem żadnego momentu załamania. Zdobywałem sekundy i odbywało się to w sposób naturalny, bez momentów wielkich decyzji i postanowień, że muszę osiągnąć to za wszelką cenę. Dwukrotnie na stadionie wyprzedziłem całą grupę, walcząc o drugie miejsce. To już był finisz wyścigu i mogłem odrzucić wszelkie uprzedzenia, które dyktowały mi poprzednio umiarkowanie i spokój, nawet za cenę straty dobrej pozycji. Na przedostatnim etapie w Libercu przyszło walczyć po raz pierwszy w strugach deszczu. Przed samym stadionem był przejazd przez błotniste boisko, coś w rodzaju bez mała terenowego crossu, i tam właśnie minąłem kilku przeciwników, wyrabiając sobie miejsce do decydującego ataku. Może był to krok ryzykowny, na który nie zdecydowałbym się podczas początkowych etapów. W sobotnie parne i słoneczne popołudnie ustawiamy się u stóp góry Ještěd – do przedostatniej premii i do ostatniego etapu. Tego dnia chcemy poświęcić wszystko, aby Zenek Czechowski mógł wyprzedzić Starkowa i zająć drugie miejsce. Brakuje mu do tego celu 25 sekund, czyli teoretycznie rzecz biorąc – dobrego finiszu na stadionie w Pradze. Forsujemy górę, a potem wszyscy jadą spokojnie. Jak mówią kolarze, jest to „piano”, czyli etap przyjaźni; bywały takie momenty na wyścigach, że w podobnej chwili rozlegał się śpiew chóralny. Tu mimo pozornego spokoju tempo jest mocne, chwilami wręcz zawrotne. Ale wszyscy pracują zgodnie, każdemu w równym stopniu śpieszy się do Pragi. Mimo że istnieją niedokończone porachunki, w zasadzie nikt nie chce próbować szaleńczej szarży. Przed nami w oddali niebo coraz bardziej ciemne i zbiera się na burzę. Zrywa się wiatr, z peletonu zaczynają odpadać słabsi, a potem przychodzą chwile, o których przez lata będzie się mówiło w kolarskich anegdotach. Zapada ciemność, przy zapalonych reflektorach, wśród klaksonów kolarska kawalkada zaczyna przedzierać się przez prawdziwe ściany wody. Jedziemy wśród szpalerów ludzi i widzę, że wielu z nich nie ma nawet parasola. Wpadamy do miasteczka położonego na wysokiej skarpie. Szosa prowadzi w dół u podnóża pagórka, dalej jest rzeka i most. Walą się na nas strumienie wody, niosącej zwały mułu i kamieni, ale ja czuję się znakomicie, cieszę się deszczem, błyskawicami i myślę tylko o jednym: aby jak najdalej trzymać się od tych wodospadów, by jechać po lewej stronie szosy, gdzie woda nie zdążyła jeszcze donieść ostrych złomów skalnych. Trudno w to uwierzyć, ale ani przez chwilę nie ogarnia mnie trwoga, nie mam świadomości, że ten etap, który miał być spokojną jazdą po zwycięstwo, przynosi nagle zagrożenie całego mojego dorobku.

Najdramatyczniejszy moment nadchodzi na moście. To prawdziwy potop, pół metra wody, przez którą potem nie potrafiły przedrzeć się samochody. Jadący przede mną Moravec chytrze wskakuje na chodnik prowadzący przy balustradzie mostu. Chwila wahania i ruszam jego śladem. Balustrada powinna mnie uchronić przed upadkiem do rzeki. Podobny manewr chce wykonać Starkow, ale w mroku nie dostrzega krawężnika i wali się z rowerem do wody. Przez chwilę tylko jego głowa jest widoczna na powierzchni. Zaraz potem Holík wygląda jak kraulista na ostatnich metrach. Wraz z Moravcem uzyskujemy przeszło 100 metrów przewagi, możemy uciekać, ale do mety jest jeszcze 50 kilometrów, a więc ryzyko chyba zbyt wielkie. Nie można przecież zbyt daleko odjechać od wozu technicznego, który w tych warunkach będzie miał trudności z udzieleniem pomocy. Etap jest straszny, co chwilę przez szosę płyną potoki wodne, ale dla mnie nie ma już teraz przeszkód, ani razu nie zsiadam z roweru.

Na ostatnim lotnym finiszu tego wyścigu udaje nam się wyprowadzić Zenka na pierwsze miejsce, do Starkowa ma jeszcze tylko 13 sekund, wszystko rozstrzygnie się w Pradze. Na wzgórzach przedmieść Pragi rozpoczyna się rozgrywka z Belgiem Demeyerem. Wreszcie udaje mi się go dojść, ale jest to chyba największy mój wysiłek w trakcie całego wyścigu. Po straszliwych przeżyciach tego etapu wszyscy walczą bezpardonowo. Na dwa kilometry przed metą Zenek krzyczy: „Nie ma Starkowa, Rysiek, prowadź!”. Wspinamy się na ostatnie wzniesienie pełną wybojów drogą na stadion, jesteśmy przez chwilę z Zenkiem na czele, manipuluję przy przerzutce i wtedy mija mnie Demeyer. Porwała mnie walka. Tak mnie wzięło, że przez najbliższe kilkadziesiąt sekund chyba nie oddychałem. Belg pierwszy wjeżdża na bieżnię, a ja, żeby się rozpędzić, muszę ponownie zmienić przełożenie. Bałem się zaatakować go przed stadionem, było zbyt wąsko i tuż przy szosie groziły kraksą słupki. Ale Demeyer popełnił błąd, daje mi możliwość finiszu, jestem pierwszy, a pełnię szczęścia potęguje trzecie miejsce Zenka. Noc po wyścigu jest bezsenna, nie ma to już żadnego znaczenia dla mojej formy, przewracając się na łóżku, uświadamiam sobie po raz pierwszy, że przecież mogłem mieć pecha i w ostatniej chwili wszystko stracić. Zasypiam, kiedy jest już jasno.

Przed Wyścigiem Pokoju w 1972 roku. Przyjęcie w URM w Berlinie.
Od prawej pierwszy zastępca przewodniczącego rady ministrów
Horst Sindermann, Ryszard Szurkowski, tłumacz J. Hampel, Z. Hanusik
Fot. Leopold Dzikowski (Sztandar Młodych)

DZIENNIK, ROK 1972

Czwarty etap wyścigu, prowadzący do Erfurtu. Etap ciężki, dziesiątki miasteczek, gdzie ulice wiją się w przedziwny sposób, a wyboista nawierzchnia utrudnia jazdę. Ja i chyba wszyscy koledzy jesteśmy pod wrażeniem licznych kraks pierwszych etapów. Rano nadeszły niedobre wiadomości ze szpitala, w którym leży Ovion. Kontuzja Francuza jest ciężka, grozi mu skomplikowana operacja. A więc przede wszystkim uwaga i asekuracja. Chcę wygrać ten wyścig, boję się w sposób lekkomyślny stracić szansę. Przed samą metą w Erfurcie nasza ekipa decyduje się na poważną próbę sił. Atakujemy ostro i na podejściach przed samym miastem peleton porywa się. Na czele zostaje 16 zawodników, a lider Milde z najwyższym trudem utrzymuje kontakt z czołówką. Jest więc szansa. Może to właśnie jest mój dzień i wreszcie uda się przerwać pasmo zwycięstw znakomitego niemieckiego sprintera. Atakuję przed bramą stadionu. Przez chwilę jestem pierwszy, tak jak to było dzień wcześniej w Magdeburgu. I znowu błąd! Niepotrzebna asekuracja, przedwczesne zahamowanie, tracę doskonałą pozycję i raz jeszcze wyprzedza mnie Milde.

Podczas zaciętej walki na finiszu zachowuję trzecie miejsce za Nielubinem. Staję więc po raz pierwszy na podium dla zwycięzców, ale daleko mi do pełnej satysfakcji. Raczej jestem rozdrażniony i zdenerwowany sprinterskimi niepowodzeniami. Następnego dnia po raz pierwszy na trasie wyścigu premie górskie. Tuż po starcie lotny finisz, na którym postanawiam spróbować swych sił. Niespodziewanie wygrywam tę próbę, w znakomitym nastroju przystępuję do walki na wzniesieniu. Pierwszy podjazd, dość łagodny, lecz długi i męczący, forsuję w ścisłej czołówce, a w decydującym momencie gwałtowne przyspieszenie daje mi zwycięstwo. Charakter drugiej premii jest inny, wzniesienie zaledwie kilometrowe, lecz bardzo strome. Chyba odpowiada mi bardziej niż poprzednie. Toteż na ostatnich 30 metrach mam absolutną pewność sukcesu, jedynie kontroluję rywali próbujących rozpaczliwego kontrataku. Potem ucieka Zbyszek Krzeszowiec i moja rola ogranicza się do spokojnej jazdy. Liczyłem po cichu, że Zbyszek wywalczy dla nas pierwsze w tym wyścigu zwycięstwo etapowe, stało się jednak inaczej, ale i tak mieliśmy w Gerze dosyć powodów do radości.

Przychodzi dzień odpoczynku. Jestem na siódmej pozycji, straty do lidera niewielkie. Wszystko idzie wedle planu. Uważam, że wszelkie teorie głoszące, iż wolny dzień stanowi decydującą próbę dla nerwów i kolarskiej formy, są bezpodstawne. Taka przerwa ani mi nie pomaga, ani nie dekoncentruje, a ponieważ jestem w znakomitym humorze, cieszę się zainteresowaniem, które mnie otacza, i snuję wiele bardzo przyjemnych marzeń. W czwartek na drodze do Karlowych Warów przygotowuję się do decydującego ataku. Pogoda jest pod psem, wieje wiatr, co chwila pada deszcz. Dla kolarza w dobrej formie takie warunki są tylko dodatkową szansą. Początkowo wszystko przebiega zgodnie z planem, przed pierwszą lotną premią następuje jednak niepowodzenie. Mam defekt. Zdaję sobie sprawę, że zbyt wiele oczu mnie śledzi, i postanawiam ukryć swoje nieszczęście. Nie wzywam wozu technicznego, tylko daję znać Staszkowi Labosze. Kolega rozumie mnie doskonale i sprawnie wymieniamy rowery, on z moim pozostaje za grupą i czeka na wóz techniczny, ale rywale są bardziej czujni, niż myślałem. Niemcy w lot zorientowali się w sytuacji. Milde krzyczy jak opętany: „Szurkowski defekt”; mimo że ta zmiana nie spowodowała żadnych strat, rywale gwałtownie zwiększają tempo, starają się odskoczyć ode mnie. Rower Labochy jest dla mnie o wiele za mały, za niski, mimo to nie poddaję się i po chwili wychodzę nawet na czoło grupy.

Zaczyna padać lodowaty deszcz, zrywa się przejmujący wiatr. Labocha wraca do peletonu na nowym rowerze – teraz następuje moment kluczowy. Czy czekać, aż wóz techniczny przywiezie moją zreperowaną maszynę, czy też dokonać ze Staszkiem kolejnej zmiany? Jesteśmy na czele grupy i decyduję się na to drugie rozwiązanie. Być może był to błąd. W tej chwili bowiem przeciwnicy ponownie ruszają do szturmu, a ja chcę szybko podnieść zbyt nisko ustawione siodełko. Ręce mam jednak zmarznięte, szarpię się nieudolnie z prostym mechanizmem, a tymczasem wjeżdżamy na śliską kostkę i są coraz większe kłopoty z utrzymaniem roweru. Podczas drugiej próby podnoszę siodełko zbyt wysoko, trzeba je opuścić, w efekcie widzę, że sytuacja na szosie jest niespokojna, rezygnuję z tych manewrów i jadę w przedziwnej pozycji, siodełko kiwa się, jakby było na zawiasach. W ten sposób znalazłem się na końcu drugiego rzędu kolarzy, który przerwał się gdzieś w połowie. Jesteśmy na wzniesieniu, ze wszystkich sił staram się dojść uciekających rywali. Mają przewagę może 50 metrów, ale ta strata oznacza przekreślenie wszystkich moich nadziei w tym Wyścigu Pokoju. Przez kilkadziesiąt kilometrów pracują tak, jakby był to etap indywidualnej jazdy. Nikt z grupy maruderów nie chce mi pomóc. Leszek Kluj zostaje z tyłu. Niedostosowany do mojej pozycji rower utrudnia mi jazdę. Ale ciągle jest jeszcze nadzieja. Widzę w oddali wozy techniczne. Chwilami zdaje mi się, że odległość się zmniejsza. Ale może jest to tylko złudzenie.

Doborowa stawka kolarzy narzuca szaleńcze tempo. Deszcz i wiatr tamują oddech. Wreszcie przychodzi chwila, w której rozumiem już, że wszystko jest stracone. Długi podjazd, teoretycznie stanowiący szansę dla goniących, okazuje się próbą zbyt ciężką. W oczach mi pociemniało, poczułem absolutny brak sił. W tym momencie Węgier Takács minął mnie swobodnie i samotnie próbował ratunku, ja nie mogłem mu już towarzyszyć. Wreszcie dostałem swój rower. Odzyskałem nieco wigoru. Wydawało mi się nawet, że jedziemy stosunkowo szybko. Przyjechałem na stadion ze stratą prawie 12 minut, byłem zmęczony, ale nie wyczerpany. Na tym etapie klęski, może nawet dramatu, należałem do najsilniejszych kolarzy. Przegrałem wyścig z pechem, raczej zaś po prostu podjąłem niefortunną, brzemienną w skutkach decyzję.

Dziwny był następny ranek: olbrzymim wysiłkiem woli zdobyłem się na uśmiech, pogodny nastrój. Oczywiście po trudach poprzedniego dnia, i to trudach daremnych, odczuwałem zmęczenie. Zimno zawsze przecież

paraliżuje mięśnie i trudno w ciągu krótkiego czasu przywrócić im pełną sprawność. O kryzysie jednak nie było mowy. Na trasie starałem się być aktywny, próbowałem ucieczki. Jednak sława dwukrotnego zwycięzcy wyścigu nie ułatwia życia. Chociaż przestałem być groźnym konkurentem i klasyfikacje świadczyły o tym aż nadto dobitnie, wielu kolarzy wzięło sobie za punkt honoru pilnowanie mojej osoby. Myślę, że mechanizm tego działania jest łatwo zrozumiały. Ci, którzy mieli szansę, liczyli, że przy mojej pomocy łatwiej osiągną sukces. Z kolei gdy moim towarzyszem był jeden z asów tegorocznego wyścigu, jego konkurenci czynili wszystko, aby atak się nie powiódł.

W decydującym momencie zaatakował Nielubin. Dołączyło do niego trzech kolarzy. Wydaje mi się, że miałem szansę ich dogonić. Ale tuż przy mnie znajdował się lider Milde i zobaczyłem, że zamierza za moimi plecami i przy mojej pomocy dogonić uciekających. Ogarnęła mnie złość i zniechęcenie. Przecież w sytuacji, w jakiej się znalazłem, mogłem pogodzić się z etapową porażką. Postanowiłem nie być siłą pociągową dla lidera. Następny dzień pozostanie mi w pamięci jako dzień bardzo przykrej porażki. Kiedy na pierwszych kilometrach nastąpił atak, zacząłem analizować sytuację. Liczyłem, że drużyna niemiecka, która musi bronić swej pozycji, zlikwiduje ucieczkę. Wtedy zarówno uciekający, jak i ci, którzy będą ich gonić, stracą masę sił. To może stworzyć dogodny moment dla naszych akcji. Niestety, nastąpił klasyczny przykład przefilozofowania. Niemcy byli już słabi. A czterej dyrygujący ucieczką – Gusjatnikow, Gorełow, Moravec i Hrazdíra – zaskoczyli wszystkich swoją wytrzymałością. Chciałem jeszcze w ostatnim momencie próbować pogonić wraz z Nielubinem. Ale o dziwo, tę akcję zlikwidowali sami kolarze radzieccy. Nie wiem, co nimi kierowało. Pozostało jedynie jeszcze raz pogodzić się z przegraną.

Zdaję sobie sprawę, ile goryczy wśród kibiców spowodowały meldunki z tego etapu do Hradca Králové, dziennikarze nie taili swojego zdenerwowania. Pewno po powrocie do kraju przyjdzie mi przeczytać wiele niemiłych słów pod moim adresem. Właściwie dla uciszenia krytycznych głosów postanowiłem w niedzielę atakować za wszelką cenę. Niech mnie widzą na czele peletonu, niech wiedzą, że nie mam najmniejszego zamiaru rezygnować i oszczędzać sił. Czy osiągnąłem w ten sposób wiele? Mimo chyba 50 zrywów nie udało mi się oderwać od grupy. Ciągle jeszcze rywale biorą mnie pod uwagę w swoich rozgrywkach. Ciągle liczą na moją

przypadkową pomoc. Jednak fizycznie wytrzymałem napięcie walki. A przy okazji udało mi się ułatwić ucieczkę Zbyszkowi Krzeszowcowi. Wyszliśmy razem na czoło grupy i kiedy Zbyszek przyspieszył, ja zwolniłem, przeciwnicy zaś dali się nabrać na ten kawał. Cieszę się bardzo ze zwycięstwa kolegi. Przełamało ono naszą złą passę. A jednocześnie mam dużo satysfakcji po zwycięskim finiszu z grupy i pokonaniu Mildego, który przez ostatnie pięć kilometrów przygotowywał się do wyprzedzenia mnie na mecie. Odkryłem przy okazji, na czym polegały moje poprzednie niepowodzenia sprinterskie. Otóż przed stadionem, kiedy wychodziłem na pierwszą pozycję, mimo woli spoglądałem do tyłu, bojąc się, że któryś z rywali mnie wyprzedzi. Uwaga moja była rozproszona i dopiero w ostatniej chwili dostrzegałem wszystkie pułapki przy wjeździe na stadion. Odruchowo naciskałem na hamulce i wtedy było już za późno. Traciłem cenne metry, dobrą pozycję. Postanowiłem teraz, że będę patrzył tylko wprost przed siebie. Mam chyba dość sił, aby nie obawiać się nagłego wyprzedzenia ze strony innego zawodnika. Wystarczy dokładnie patrzeć na zakręty ulic, bramę stadionu, a wszystko powinno się udać. Strasznie chcę wygrać przynajmniej dwa etapy. Nie stać mnie na popełnianie takich błędów jak w Magdeburgu czy Erfurcie i chyba już ich nie popełnię.

DZIENNIK, ROK 1973

CIĘŻAR ŻÓŁTEJ KOSZULKI

Jak wygrać po raz trzeci Wyścig Pokoju? Pod takim tytułem ukazał się artykuł w śląskiej „Panoramie”. Przeczytałem go uważnie, ale odpowiedzi na podstawowe pytanie nie znalazłem. Po prostu nie ma żadnych gotowych recept. Mój nastrój przedstartowy daleki jest od nerwowości. Przede wszystkim ciekawość tego, co się stanie. Przeglądam trasę wyścigu i staram się przewidzieć przyszłe wydarzenia. W pierwszej jeździe na czas nie powinienem zająć gorszego niż piąte miejsce. Dwa następne etapy wymagają przede wszystkim ostrożności. Będą szybkie, tłok w peletonie na pewno olbrzymi i trudno się spodziewać decydujących rozstrzygnięć. Potem góry, gdzie zwykle dawałem sobie radę. Okazja do zarobienia sekund albo udanej ucieczki. Chyba rzeczywiście po próbie indywidualnej do Radomia wiele tajemnic zostanie ujawnionych. Ale w kolarstwie

wszystko jest możliwe. Boczne wiatry, burze, niespodziewane rozstrzygnięcia. O proroctwa nie jest łatwo. A ponieważ mam za sobą zwycięstwa i klęski, przejechałem wyścig w 1970 roku i drogę do Karlowych Warów, więc teraz mogę sobie pozwolić na stoicki spokój. Na zewnątrz przy wszystkich wywiadach krótkie odpowiedzi, żadnych przechwałek, zdawkowy uśmiech. Taki mam plan taktyczny na przedstartowe godziny w Pradze. W tym roku, w najkrótszych chyba wyborach, zdobyłem godność kapitana. Trener zebrał nas na alejce przed hotelem OPO na Bielanach i ogłosił elekcję. Staszek Szozda szybko powiedział, że kapitanem może być Zbyszek Krzeszowiec albo ja, czyli ktoś z rutyniarzy. Zbyszek jednym tchem zgłosił moją kandydaturę. Protestów nie było. I stało się!

Przed Wyścigiem Pokoju w 1973 roku. Od lewej: Lucjan Lis, Ryszard Szurkowski, Stanisław Szozda, Mieczysław Nowicki, Zbigniew Krzeszowiec i Andrzej Kaczmarek
Fot. Maciej Billewicz

Pytano mnie, czy taka godność nie przeszkadza w odniesieniu zwycięstw? Cóż, nie mam absolutnie zamiaru nikogo poganiać na siłę i zdzierać sobie gardła na trasie. Uważam po prostu, że krzyk jest często objawem słabości i przynosi utratę energii. Jeśli ktoś jest wyczerpany, żaden wrzask nie da rezultatu. Liczę po prostu na zrozumienie u kolegów, dyrygentura ma być bezszmerowa, jedno słowo albo ruch ręki powinny

absolutnie wystarczyć. Zresztą wierzę w zespół i myślę, że nie będę miał z nim kłopotów.

Ryszard Szurkowski ze Stanisławem Szozdą. 1973 rok
Fot. Maria Monasterska

Ostatnia przedstartowa czynność to szczegółowa lustracja rowerów. Marian Wandel jest znakomitym fachowcem, ale lichym kolarzem byłby ten, kto nie dopatrzy wszystkiego osobiście. Zresztą decyduję się na zmianę siodełka, a ta operacja wymaga precyzyjnych pomiarów, co do milimetra. Każde odchylenie od normy przynosi podczas długiej jazdy opłakane skutki. Człowiek nie może się wyprostować, wszystko go boli. Nadszedł dzień uroczystego otwarcia. Prolog wyścigu. Los przydzielił mi ostatni numer startowy, wiele było dyskusji na temat, czy to dobrze, czy źle. Ja osobiście z losem się nie ścigam. Wykorzystałem natomiast niezwykłą okazję, aby po raz pierwszy w życiu pokibicować na imprezie kolarskiej. Asystowałem przy starcie pierwszych, porównywałem czasy najlepszych, interesowałem się, jakiej tarczy używają ci, którym się powiodło. Modna była 55 i 56, zdecydowałem się mimo wszystko na 54. Czyli o ząbek mniej niż w Algierii, gdzie próba czasowa wyszła mi dosyć nędznie. Podczas kibicowania musiałem spełnić także rolę pomocy technicznej. Mundek Nowicki, rozgorączkowany swoją premierą, zapomniał o kasku. Pogoniłem więc do wozu technicznego po ratunek. Nie mogę nigdzie znaleźć wozu. Głupia sprawa, wracam z pustymi rękami. Na szczęście jest kask zapasowy

i Mundek uniknął losu Francuza Danguillaume’a, który przez roztargnienie stracił cenne sekundy. Tak mnie wciągnęło oglądanie kolarstwa, że zapomniałem o czasie i sam wpadłem w kłopoty. Zrobiło się późno i w pośpiechu pognałem do hotelu, aby ubrać się w strój kolarski i przypiąć numer startowy. Zamiast planowanej godzinnej rozgrzewki trzeba było poprzestać na 30-minutowej jeździe treningowej; jeśli patrzeć na efekt końcowy, to kto wie, czy nie odkryłem przez przypadek najlepszej metody!

Ryszard Szurkowski musiał spełnić wiele próśb o autografy na krótko przed startem honorowym w Krakowie na siódmym etapie Wyścigu Pokoju (Kraków–Kielce)

Na półmetku doniesiono, że mam czas zbliżony do rezultatu najlepszego w tej próbie Szarafulina. Postanowiłem nie stracić szansy i udało się. Było to moje jubileuszowe, dziesiąte zwycięstwo na etapie WP. Tłum kibiców o mało mnie nie stratował. Czasami zwycięstwa też są ryzykowne. Ale bez żartów – cieszyłem się bardzo z sukcesu. Przecież moim kolegom niezbyt udał się ten prolog. Zawodnicy radzieccy za to wypadli świetnie. Chodziło więc o zwycięstwo psychologiczne, które przywróciłoby nam wszystkim dobre samopoczucie.

W ten sposób od razu zostałem liderem i zrodziły się pierwsze problemy taktyczne. Co robić? Żółta koszulka jest ciężarem nie lada. Wieźć ten „ładunek” jak najdłużej czy oddać go czym prędzej? Szkoda było zarobionych sekund. Równocześnie pamiętałem o tym, że rok wcześniej,

chociaż nie byłem pierwszy, i tak na drodze do Karlowych Warów po defekcie wszyscy rywale błyskawicznie zjednoczyli się przeciwko mnie. Po wygraniu dwóch WP siłą rzeczy jest się narażonym na bezustanne pilnowanie. Więc potraktowałem żółty trykot jako zachętę do walki i postanowiłem go bronić. Najlepszą obroną jest atak. Narodził się zaskakujący plan taktyczny, według którego zespół pomoże mi wygrać etap ze wspólnego startu do Pardubic, w celu podniszczenia przeciwników.

Ten „szantaż" niestety się nie udał, na ulicach Pardubic ustawialiśmy naszą rakietę wedle przepisów z 1970 roku. Lis, Kaczmarek i ja na czele, ostre tempo, oni prowadzili, a ja miałem wkroczyć z hasłem „WITAM WAS". Wydawało mi się, że trzeba skręcić w prawo, nacisnąłem hamulec i stało się; droga na stadion prowadziła prosto, szansa przepadła, a wygrał Lichaczow, traktowany w ekipie ZSRR jako ich faworyt numer jeden.

Tragedii z tego powodu nie robiliśmy, zawsze zresztą uważałem, że na początku ważniejsze od zwycięstw są całe łokcie i kolana, bo pierwsze etapy obfitują na ogół w kraksy. Rzeczywiście, na etapie do Pardubic nastąpił dramat Gusjatnikowa. W drodze do Brna straszliwie poturbował się Judin. Upadł niedaleko ode mnie. Niestety, padł na szosę zupełnie bezwiednie. Tak jak istnieje sztuka jazdy, jest także sztuka padania, trzeba szukać ratunku w nieszczęściu, złagodzić skutki uderzenia, zasłonić się przed uderzeniami innych kolarzy. W przypadku Judina było inaczej. Chłopak miał straszliwie rozbitą twarz. Kolarstwo to sport twardy i mało w nim litości. Często zawodnicy, zszokowani po wypadku, odzyskują siły, jadą dalej i nawet wygrywają etapy. Ale tu kontuzja była szczególnie ciężka; kiedy o tym myślę, zastanawiam się nad istotą sportu, w którym czasem pogoń za wynikiem staje się ważniejsza od ludzkich odruchów. Judin walczył jak bohater. Ale czy to było potrzebne? Dojechał do mety po to tylko, aby natychmiast znaleźć się w szpitalu.

Drużyna radziecka zaczęła więc wyścig bardzo pechowo. Nic zatem dziwnego, że stracili rozpęd. Obok Judina leżeli także Nielubin i Gorełow; zanim faworyci odzyskali równowagę, nastąpił atak kolarzy mniej eksponowanych i tak etap do Brna wygrała trójka zawodników Ballardin, Michajłow i Griffiths, i to z przeszło minutową przewagą. Po dodaniu czasów okazało się, że Bułgar Michajłow wyprzedza mnie o 7 sekund i w ten sposób dość nieoczekiwanie pozbyłem się żółtej koszulki. Byłem nawet z tego powodu zadowolony, powstała bowiem sytuacja, w której sprzeczność różnych interesów dawała więcej szans na taktyczne manewry.

Na odprawie przed startem do etapu z Brna do Dubnicy ustaliliśmy następujący plan: koledzy z zespołu będą atakować bezustannie, aby nadwyrężyć siły najlepszych, a na ostatnich kilometrach na wzniesieniu ja przejmę ciężar walki. Ucieczka czterech kolarzy tuż po starcie nic nie zmieniła w tym ustaleniu. Byli to zawodnicy słabsi i nikt się nimi specjalnie nie przejmował. Kiedy pojawiła się dogodna okazja, na długim podjeździe wzmocniłem tempo. Ostre 100 metrów, potem chwila odpoczynku i poprawka; rezultaty przeszły najśmielsze oczekiwania, dogoniliśmy uciekinierów, powstał sprawnie działający ekspres, który odczepił się od reszty składu i poszedł do mety. Na dodatek Gorełowa i Niemca Grünera wyłączyły z walki defekty. Takiej okazji nie można było stracić. Nie oszczędzałem się, a sił tego dnia mi nie brakowało.

Kilkanaście kilometrów przed metą spróbowałem z moimi towarzyszami ucieczki na lotnym finiszu. Wyszedłem na pierwszą pozycję i nie oddałem prowadzenia przez 100 metrów, aż do linii mety. Tu ciekawostka: słońce świeciło z prawej strony, mogłem więc na szosie obserwować cień innych zawodników i w ten sposób byłem poinformowany o każdym groźnym dla mnie przyspieszeniu. Zresztą podobnym peryskopem posłużyłem się tuż przed stadionem. Zanim jednak do tego doszło, na wzgórzu, sześć kilometrów od mety, rozerwałem 17-osobowy peleton. Wolałem uniknąć tłoku na stadionie, poprowadziłem mocno i zostałem w towarzystwie trzech kolarzy. Chociaż Czech Matoušek sprytnie minął mnie w tunelu stadionu, byłem absolutnie pewny swego. Są takie dni, kiedy człowiek czuje się silny i nie ma dla niego rzeczy niemożliwych. Zwycięstwo na stadionie w Dubnicy przyszło mi łatwo jak nigdy.

Żółta koszulka wróciła do mnie. Nad Czechosłowakiem Mainušem miałem 2 minuty przewagi. To już było coś. Wydawało mi się, że następnego dnia scenariusz jest prosty: będę zdobywał sekundy na premiach górskich, koledzy pomogą mi tak jak w sobotę, a na końcowych kilometrach może zdarzy się okazja do ataku. Wtedy żółta koszulka zostanie wydarta na dobre. Uciekł Bułgar Michajłow, ale ja wyprzedziłem peleton na ostatnich metrach. Poprzednio w sprintach pod górę byłem gorszy od Gorełowa. Chciałem go wtedy mijać na ostatnich metrach, lecz był na to zbyt silny. Postanowiłem atakować wcześniej i okazało się, że wyciągnąłem słuszne nauki z poprzednich niepowodzeń. Drugi raz już mi się tego nie udało sprawdzić. Zaatakował Staszek Szozda, tuż przed pierwszym lotnym finiszem. Skoczył za nim Kaczmarek, Czechosłowak

Poslušný, Węgier Debreceni, Rumun Selejan i groźny Anglik Griffiths. Nikt ich nie gonił i odjechali. Przewaga rosła, ale myśmy mieli trenerskie polecenie, aby nie przykładać się do pracy. Tamci jechali w przodzie, a my tymczasem w sennym dość peletonie, gdzie bacznie mnie pilnowano, od czasu do czasu odbywała się wojna podjazdowa. Doskakiwali zawodnicy radzieccy, Czechosłowacy, Francuzi. W takich momentach kolarze pomagający liderowi stopniowo zwiększają tempo, ciągną za sobą innych i likwidują ucieczkę, co nazywa się u nas „spawaniem”. Moi koledzy zastosowali metodę doskoków. Jeden szybki sprint i oto nagle z przerażeniem zobaczyłem, że znika w oddali doborowa grupka z Gorełowem, Francuzem Talbourdetem, Niemcem Grünerem, Belgiem Dillenem i Mundkiem Nowickim. Wszyscy na mnie patrzyli. Cóż miałem robić? Przez pięć kilometrów holowałem peleton ile sił w nogach i powietrza w płucach. Dogoniłem ich, ale byłem skrajnie wyczerpany, jak to się mówi w języku kolarskim – oślepłem. Jechałem na rowerze jak zdrętwiały. Gdybym się oszczędzał, dwie czołowe grupki pewnie połączyłyby się na stadionie, straty mogły być ogromne, a przecież Gorełow, Francuz czy Niemiec to znakomici zawodnicy.

Niestety, potem ruszyli do przodu Lichaczow i Dillen. Lucek Lis pogonił za nimi sprintem i odjechali. Dziewięćdziesiąt sekund straty do Lichaczowa może w przyszłości być języczkiem u wagi.

Jeszcze raz straciłem żółtą koszulkę, tym razem na rzecz Griffithsa. Za to jesteśmy liderami drużynowymi, trzech z nas jest w pierwszej dziesiątce – Staszek po zwycięstwie etapowym na drugiej pozycji, ja na trzeciej, Andrzej na piątej. W sobotę od dziennikarzy dobiegały szepty, że w polskiej drużynie jedzie Szurkowski i pięciu słabeuszy. Nie chcieli nic słyszeć o tym, że drużyna walnie przyczyniła się do mojego sukcesu. Teraz dochodzą do mnie słuchy i buńczuczne zapewnienia, jak to dowieziemy do Berlina wszystkie trofea.

Wyścig Pokoju, meta w Berlinie. 1970 rok
Fot. R.S.W. Prasa Centralna Agencja Fotograficzna

Straszna huśtawka nastrojów, najpierw pochopne negatywne opinie, teraz hurraoptymizm. Co będzie dalej? Aby wygrać na obu frontach, trzeba mieć piekielnie silną drużynę. Przecież inni zjednoczą się przeciwko nam, zawiążą się różne koalicje, a do Berlina półtora tysiąca kilometrów.

Kiedy po kolacji usiadłem, aby posłuchać koncertu orkiestry, przysiadł się do mnie Władek Nielubin i rozmowa zeszła na ubiegłoroczny wyścig, na to, jak w drodze do Hradca Králové Władek stracił przeszło 3 minuty przewagi i stanął oko w oko z Vlastimilem Moravcem. Panuje jednak powszechna opinia, że historia nie musi się powtórzyć i w tym roku o zwycięstwie w WP nie będą decydować 2 sekundy. Postanawiam po prostu nie martwić się na zapas. Wierzyć w swoje siły i siły kolegów.

DZIENNIK, ROK 1973

PRZY POMOCY KOLEGÓW

Trzy górskie premie i możliwość zdobycia na nich aż 40 sekund bonifikaty. To była kusząca perspektywa. Gdyby jeden kolarz wywalczył to wszystko, miałby bogatszy dorobek bonifikat niż za zwycięstwa na finiszu. Łatwo tak powiedzieć, a przecież trzy męczące podejścia jednego dnia, wymagające na dodatek przyspieszenia na ostatnich 200 metrach, to wcale nie tak mało. W każdym razie gdy pytano mnie, co mam zamiar robić po stracie żółtej koszulki w niedzielę 13 maja, odpowiadałem, że właśnie na szczytach gór poszukam swojej szansy. O ile oczywiście nie odjadą przedtem jacyś zawodnicy. Byłem po prostu zainteresowany względnym spokojem w peletonie bez szarż i ataków rywali.

Na szczęście wszyscy mieli już trochę dość po pięciu dniach bezwzględnej rywalizacji, po etapie na czas, po próbach sprinterskich i forsowaniu wzniesień poprzedniego dnia. Odważnych nie było zbyt wielu i peleton w komplecie zbliżył się do wzniesień Niskich Tatr. Przegrywam na ostatnich metrach z Noelsem premię drugiej kategorii, ale 7 sekund już mam. Nie ma w zasadzie czasu na wytchnienie, już za kilkanaście minut bowiem wspinamy się na Czartownicę. Góra – jak mawiają kolarze – sztywna. Chyba najbardziej stroma w całym tym wyścigu. Jadę spokojnie i dopiero na 300 metrów przed premią atakuję. Szybcy Belgowie, Noels i Dillen, nie wytrzymują tej próby. Wygrywam swobodnie, mogę pozwolić sobie na zwolnienie na ostatnich metrach, przewaga bowiem jest dostateczna. Zwykle tuż za szczytem, kiedy zaczynają się zjazdy, kolarze szukają chwili wytchnienia, sięgają do bidonów, a potem podczas szaleńczej jazdy w dół peleton łączy się i po kilku kilometrach wszyscy jadą razem. Na kolarskim wyścigu nie ma jednak niepodważalnych zasad. Wraz z Noelsem i Dillenem oraz Gorełowem zdobywamy kilkadziesiąt metrów przewagi. Nie czekamy na innych i z szybkością prawie 100 kilometrów na godzinę od razu mkniemy w dół. Tylko Lichaczow i Francuz Talbourdet zorientowali się w tym manewrze. Nasza grupa zdobywa kilkaset metrów przewagi. To zachęca do dalszych akcji. Zawodnicy radzieccy pracują ze wszystkich sił. Belgowie także się nie oszczędzają. Talbourdet też rzetelnie przykłada się do roboty. Widzę, że mam silnych partnerów i wszyscy są zainteresowani powodzeniem akcji. Na kolejnych kopcach zwiększamy dystans, jaki dzieli nas od peletonu, i staje się jasne, że w tym towarzystwie można dojechać do mety w Popradzie.

Postanawiam nie przemęczać się przedwcześnie. Zmiany daję nie za mocne, ot, tylko tyle, ile wymaga przyzwoitość. Rezerwy się przydają przy

forsowaniu wniesienia Szczyrbskiego Plesa. Znowu łatwe zwycięstwo, swobodne, z odpowiednią rezerwą metrów. Zdobyłem 37 sekund bonifikaty – prawie maksymalny rezultat. Teraz trzeba pomyśleć o finiszu w Popradzie. Po drodze jest lotna premia, dziesięć kilometrów przed metą, i w takich sytuacjach, kiedy na stadion jedzie niewielu rywali, chętnie urządzam test wstępny. Badam swoje możliwości i możliwości rywali. Sprawdzian daje znakomite rezultaty, wygrywam w Svicie z Lichaczowem, chociaż o szybkości Rosjanina chodzą legendy.

Na stadionie w Popradzie jest jednak inaczej. Potem oglądałem ten finisz na spokojnie i wiem na pewno, że popełniłem błąd. Lichaczow wpadł na bieżnię pierwszy i poszedł na przełaj przez boisko. Udał mu się slalom między fotoreporterami. Teraz, żeby go wyprzedzić, zawczasu biorę maksymalne obroty. Niestety, nie zachowałem odpowiedniej asekuracji na wirażu. Przy wyjściu na ostatnią prostą wyniosło mnie aż pod siatkę, otworzyłem wolną drogę Rosjaninowi, a na dodatek straciłem rytm. Minął mnie tuż przed białą linią. Zabrakło więc kropki nad i, chociaż i tak nie mogłem się uskarżać na brak powodów do zadowolenia.

Od razu widać, że się człowiekowi powiodło. Z miejsca tłum reporterów, chociaż dzień wcześniej w Bańskiej Bystrzycy zainteresowanie moim zdrowiem, samopoczuciem i planami na przyszłość było raczej umiarkowane. Reporter radia NRD nazwał mnie Królem Ryszardem i zadowolony z pomysłu powtarza to sformułowanie kilka razy. Pełna gala.

Dzień odpoczynku mam więc spokojny. Żółta koszulka wróciła do mnie, a na dodatek są poważne szanse na wygranie klasyfikacji o tytuł najlepszego wspinacza. Podczas przejażdżki treningowej spotykamy się z zakopiańczykami przy Łysej Polanie. Są śpiewy, dużo radości, dostajemy i piękne ciupagi, a każdy zostaje pasowany na prawdziwego górala. Biorę to za dobrą wróżbę.

Nigdy nie czuję się za dobrze po dniu przerwy. W drodze do Krakowa zaczynam coraz wyraźniej odczuwać trudy walki w terenie górskim. Jadę ciężko, z wysiłkiem. Udaje mi się jednak zdobyć swój przydział na premiach. Pomaga mi w tym bardzo Andrzej Kaczmarek, prowadzi cały peleton, a ja za jego plecami mogę przygotować się do decydującego ataku. Zaliczam pierwsze, drugie i trzecie miejsce, 26 punktów, i mam na własność zieloną koszulkę dla najlepszego górala. Pierwsze trofeum w tym wyścigu zostało zdobyte.

Od granic Krakowa staram się pilnować Lichaczowa. Widzę, że ma jeszcze dużo energii, a o jego szybkości wiem dostatecznie dobrze. Ale kontrola w olbrzymim peletonie na śliskich ulicach przy mijaniu zakrętów nie jest łatwa. Lichaczow wypatrzył lukę, poszedł na całego, tak ryzykownie, że o mały włos nie doszło do kraksy. Kilkunastu kolarzy zachybotało się rozpaczliwie i tyle Lichaczowa widziałem. Wygrał, a ja wjechałem na stadion w dalszych szeregach. Wielkich powodów do zmartwienia nie ma. Po podsumowaniu wszystkich bonifikat z tego dnia okazało się, że straciłem tylko 7 sekund. Góry już się jednak skończyły i jeśli Rosjanin będzie codziennie powtarzał takie wyczyny, sytuacja zrobi się niewesoła.

Następnego dnia nasza drużyna, korzystając z bocznego wiatru, wcześniej rozpoczyna ataki. W efekcie 40 kilometrów przed metą odjeżdża przeszło 20-osobowa grupa. Jest w niej Lichaczow, ale nasz zespół też prawie w komplecie – jedynie bez Lucka Lisa. Mniejszy tłok, sytuacja bardziej przejrzysta, więc chyba powinniśmy dać radę na finiszu. Pozwalam sobie na długi okres odpoczynku, chcę zachować wszystkie rezerwy sił na ostatnie kilometry.

Niestety, jakoś nie możemy odbudować maszyny do wygrywania etapów, która działała tak sprawnie w 1970 roku. Koledzy nie trzymają się razem, są zagubieni i niezdecydowani. Na pięć kilometrów przed metą Lichaczow proponuje, abym ruszył do przodu. „Prowadź – mówi – znasz przecież drogę”. „Rzadko bywam w Kielcach i mógłbym zbłądzić” – odpowiadam. Uśmiechamy się do siebie, ale każdy z nas myśli, jak przechytrzyć drugiego. Nie udaje się nam ustawić na czele polskiego wachlarzyka. Kiedyś atakowało kilku po kolei, a w decydującym momencie najświeższy wyprowadzał w bramę stadionu najlepszego sprintera lub tego, na którego przypadła kolej zwycięstwa. W Kielcach na ulicach atakuje Mundek Nowicki, a nikt nie kontynuuje jego akcji. Do stadionu doprowadza mnie Andrzej Kaczmarek. Przeciwnicy są jednak blisko. Andrzej wjeżdża w bramę zbyt szeroko i z lewej strony mijają nas Australijczyk Allan i Lichaczow. Wpadam na bieżnię za nimi i ta kolejność już się nie zmienia. Droga na stadionie jest zbyt krótka. Zbliżyłem się jednak do Lichaczowa. Widziałem też, że nie ma on tego przyspieszenia, co w poprzednich dniach. Australijczyk wyprzedził go dosyć łatwo. Kiedy więc proszą mnie o doraźny komentarz, mówię, że Lichaczow jest już zmęczony. Może brzmi to dość dziwnie. Przecież znowu mnie wyprzedził, ale ja dostrzegłem

u niego oznaki kryzysu i byłem skłonny nie wróżyć mu zbytniego powodzenia w następnym dniu. W Kielcach jednak Rosjanin wyprzedził Staszka Szozdę, odebrał mu drugie miejsce i zbliżył się do mnie na dystans 3 minut.

Etap prawdy. Mimo sukcesu na prologu w Pradze wcale nie jestem pewny swego. Spodziewam się jednak, że z Lichaczowem nie przegram, a może uda mi się znaleźć w pierwszej trójce.

O ustalonej godzinie odbywam ostrą przejażdżkę za motorem i rozgrzany stawiam się na starcie. Tu absolutna niespodzianka – okazuje się, że start spóźniono o godzinę. Niesłychana historia. Czy to wyścig o czapkę gruszek, czy najpoważniejsza impreza amatorska w Europie? Kompromitujący bałagan. Najpierw solidnie mnie to zdenerwowało, ale na cóż mogłoby się zdać narzekanie? Ukryto nas przed kibicami w leśnej gęstwinie i żeby zabić czas, rozpoczęliśmy strzelanie z wiatrówek do celu. Metoda okazała się znakomita. Zapomnieliśmy na chwilę o walce, odzyskaliśmy spokój.

Postanowiłem tego dnia skorzystać z tarczy o 54 zębach. Zwykle najwięksi kozacy używają 55, a nawet 56. Zmusza to do dużego wysiłku, ale w zamian daje poważne przyspieszenie. Przy trudnych warunkach i bocznym wietrze zbytnie szarżowanie wydawało mi się ryzykowne. Przełożenie 54 na 13, jeśli do końca utrzyma się właściwy rytm, może także zabezpieczyć odpowiednie tempo.

Od startu jedzie mi się dosyć lekko, mam rezerwy sił, a mimo to kibice zebrani na trasie krzyczą, że i tak zbliżam się do jadącego przede mną Lichaczowa. Na dziesięć kilometrów przed metą otrzymuję wiadomość, że w tym miejscu Szarafulin, mój najgroźniejszy rywal z Pragi, był o kilka sekund szybszy. Nie lubię porażek minimalną różnicą. Zaginam się teraz maksymalnie, idę na całego. Kilka metrów za metą przychodzi kryzys. Jestem strasznie zmęczony. Dopiero komunikat o tym, że wygrałem, przywraca mi zdolność normalnych reakcji. Najlepszym sposobem na wyczerpanie są dobre wiadomości.

Teraz rozpoczyna się pośpiech za metą. Kosztem naszego wypoczynku trzeba odrobić godzinę straconą rano przez bałaganiarzy. A ja pół godziny po zakończeniu wyścigu jestem absolutnie wykończony. Masażyści robią, co mogą. Ale i tak kiedy ponownie siadam na rower, zaledwie półtorej godziny po poprzednim wysiłku, jestem zupełnie sztywny. Rywale zawsze doskonale widzą słabość lidera. Od startu atak za atakiem i tylko

z najwyższym trudem i przy pomocy kolegów unikam nieszczęścia. Na ostatnich 30 kilometrach ucieczka, a w niej Staszek Szozda, mój najgroźniejszy rywal po etapie do Radomia. Niech ucieka, niech wygrywa. W swoim gronie, ale nie zrobimy sobie krzywdy, najważniejsze jest przecież, że Staszek zdobywa przewagę nad Lichaczowem i umacnia swoją pozycję. Mimo trudów tego dnia wszyscy mamy znakomite humory. Mówiono przed wyścigiem, w przenośni oczywiście, że skończy się on w Warszawie. Nie mielibyśmy nic przeciwko temu, żeby tak było naprawdę.

Wyścig Pokoju, Praga. 1971 rok
Fot. Eugeniusz Warmiński

W Warszawie mogłem już przeprowadzić wstępny bilans wyścigu. Wszystko, co najtrudniejsze, było za nami. Miałem dostateczną przewagę nad wszystkimi rywalami, właściwie w tym momencie trzecie zwycięstwo stawało się absolutnie realne. Wieczorem, po etapie, kiedy szykowaliśmy się do snu w ośrodku w Ryni, podziękowałem lekarzowi za wszystkie usługi. Niepotrzebne były żadne maści, krople, nic mi nie dolegało, nie odczuwałem niepokoju, spałem spokojnie nie tylko w nocy, ale także rano,

po śniadaniu, kiedy zalecany jest pełny relaks. Wtedy trzeba odpędzić wszystkie myśli, nie zaprzątać sobie głowy rozważaniami, jak będzie, kto jest groźny i czy wszystko się uda. Jeśli człowiek ulegnie takim pokusom, mimo woli zaczyna się denerwować, a to zawsze oznacza w efekcie znużenie, sprzyja popełnianiu błędów. Druga część wyścigu to etapy płaskie, pozornie niegroźne. Ale tylko wtedy, jeśli sprzyja pogoda, jest spokój w powietrzu i na szosie. Dla mnie i dla moich kolegów rytmiczna jazda w peletonie jest najlepszym rozwiązaniem, czy jednak inni zgodzą się zawczasu na złożenie broni? W drodze z Nieporętu do Włocławka próbujemy pomóc Luckowi w zdobyciu punktów w klasyfikacji najaktywniejszego. Nie idzie to najlepiej. Ci, którzy przed linią lotnego finiszu go „rozprowadzają", robią błędy techniczne, w takich przypadkach trzeba jechać pod wiatr tuż przy szpalerze widzów, koło przy kole. Inaczej ktoś niepożądany znajdzie miejsce dla siebie, skorzysta z naszej pracy i w ostatniej chwili, zaoszczędziwszy przedtem siły, zdobędzie się na końcowy zryw.

Sztuka rozgrywania finiszu wymaga wielkiej kolarskiej rutyny, pełnego zaufania, dyscypliny, podporządkowania się wcześniejszym ustaleniom. Dla mnie wzorem będzie tu zawsze zespół z 1970 roku dyrygowany przez Zenka Czechowskiego. Drużyna, w której jestem kapitanem, przecież bardzo silna, odnosząca duże sukcesy, tamtemu ideałowi nie potrafi jeszcze dorównać. Często jest jakieś niedopatrzenie, ktoś w ostatniej chwili przypomina sobie o swoich interesach i ciężka praca idzie na marne.

Na ulicach Włocławka udaje się nam wypchnąć do przodu Andrzeja Kaczmarka. Jemu najbardziej potrzebne są bonifikaty w walce o trzecie miejsce. Andrzej przegrywa tylko z Belgiem Dillenem, ja jestem pierwszy z peletonu i zajmuję piąte miejsce. Dzień więc udany.

Następnego dnia rano przygotowujemy się do batalii poznańskiej. Wedle ustaleń drużyny naszym liderem ma być Andrzej. Niech spróbuje zdobyć laury w swoim mieście. Należy mu się to absolutnie. Był w tym wyścigu zdyscyplinowany i ofiarny jak mało kto.

Dzień ten nie sprzyja jednak rozważaniom o finiszu już na starcie. Wieje silny wiatr i trudno przypuszczać, aby przez tyle kilometrów nic się w peletonie nie działo. Od razu po starcie kraksa w tylnych szeregach. O dziwo, wśród maruderów zaplątał się Lichaczow. Kiedy po krótkiej przerwie dogania grupę, widzimy, że jest szpetnie poturbowany. Kiedy kończy się droga wiodąca przez las i podmuchy wiatru dosłownie spychają

z szosy, przystępujemy do ostrej pracy. Kto zaśpi w takiej chwili niepokoju, sam jest sobie winny. Straci więcej sił na często bezskuteczną pogoń niż ci, którzy zdobyli bilet w pierwszym wachlarzu. Kiedy więc Holendrzy rozpoczynają akcję, włączamy się do niej natychmiast. Po kilku kilometrach kontroluję sytuację; nie ma Lichaczowa, ale nie ma także Nowickiego i Krzeszowca. Zagapili się. Za mało nas, aby dojechać w tym towarzystwie do mety. Dwie grupki się łączą. Ustawiam zaraz kolegów tak jak do jazdy drużynowej. Pchają naprzód potężnie i znowu peleton pęka, tym razem Lichaczow ma dość siły, aby nie puścić koła.

W tempie szybkiego pociągu jedziemy do Poznania. Pięćdziesiąt kilometrów na godzinę – taką przeciętną obliczają sędziowie na mecie. Polska drużyna w czołówce jest w komplecie i kilku kolegów poprawia swoje pozycje. Trzeba tylko przypieczętować sprawę na mecie. Mamy plan polegający na przeprowadzaniu dwóch ataków – pozornego dla zmylenia rywali i właściwego, który wyniesie na podium Andrzeja Kaczmarka. Nici z planu. Znowu ujawnia się niedojrzałość taktyczna zespołu. Staszek Szozda gna ile sił, ale na kole wiezie nie Polaków, a Lichaczowa. Zdenerwowany tą sytuacją, w bramie stadionu atakuje bezpardonowo, ryzykancko, jak to się mówi w naszym żargonie – „na bandytę”. Za późno. Lichaczow mija na bieżni Staszka, a ja mam za dużą stratę, aby go dogonić.

Wszyscy podziwiają Rosjanina. Rzeczywiście, okazał się tego dnia bardzo twardy, ale w kolarstwie już tak bywa, że zawodnik dobry, którego najpierw prześladował pech, potrafi zdobyć się później na wielkie czyny. Jest to zapewne kwestia napięcia nerwów, niezwykłej koncentracji, człowiek jest wściekły na cały świat, żądny rewanżu i to mu pomaga. Na stadionie poznańskim kilka cudownych spotkań w ciągu kilku minut. Jest żona, syn, rodzinny piknik wśród ludzkich tłumów. Witam się z moim przyjacielem Zenkiem Czechowskim. Szkoda, że ciebie, bracie, nie ma z nami. Powojowalibyśmy tak jak trzeba wedle wszelkich reguł sztuki.

DZIENNIK, ROK 1973 (SPISANY PRZEZ RED. WYRZYKOWSKIEGO) ŁOWIENIE SEKUND

Po nietypowym dla kolarza etapie spędzonym w pociągu ruszamy z Lubina do Görlitz. Etap nerwowy, kilka przykrych kraks. Uważnie śledzę peleton,

aby nie znaleźć się w sytuacji bez wyjścia. Na brukach Görlitz przy zjazdach, kiedy szybkość dochodzi do 80 kilometrów na godzinę, jadę w szpicy. Lichaczow w swoim stylu zajeżdża mi drogę. Muszę zahamować i dobrze się dzieje. Rosjanin nie może utrzymać równowagi, bo nie zauważył szutru pokrywającego kostkę, i z ogromnym impetem uderza w osłonę ze sprasowanej słomy. W ogólnym zamęcie zdobywam czołową pozycję, ale tuż przed bramą stadionu mijają mnie Huschke i Francuz Danguillaume. Straszliwa walka na bieżni, ale z Huschkem, który ma szybkość torowca, nie udało mi się wygrać.

Nie rozpaczam z tego powodu. Zastanawiam się jednak nad zasadami gry na ostatnich etapach. W NRD szosy na ogół są wybrukowane klinkierem, śliskie, niebezpieczne. Na finiszowych kilometrach dużo zakrętów, pułapki z szyn tramwajowych. Czy w mojej sytuacji warto iść na całego, szukać przejścia w tłoku, przepychać się przed bramą stadionu? To byłoby czystym szaleństwem. Daję więc sobie słowo, że nie będzie żadnego hazardu.

Dla mnie w tym wyścigu zaczyna się partia szachów. Pełna czujność, trzymanie się pierwszych wachlarzy, baczna obserwacja wszystkich najgroźniejszych i żadnych namiętności, mógłbym walczyć o fioletową koszulkę (dla najaktywniejszego kolarza), ale tłumaczę sobie, że zbytnia zachłanność zgubiła niejednego.

Etap do Drezna przebiega właściwie planowo, chociaż na trasie są chwile ataków i rozejmów w peletonie. Zwycięstwo Zbyszka Krzeszowca dodaje nam wszystkim animuszu. Następnego dnia przy kiepskiej deszczowej pogodzie opuszczamy Drezno.

Ze startu honorowego trzeba przejechać kilka kilometrów ulicami miasta na start ostry. Powierzchnia podła. Staszek zaczyna nagle ćwiczyć jazdę po szynie tramwajowej. I są skutki tej zabawy. Wpadają na niego inni. Nie ma wyjścia, trzeba wziąć udział w wąchaniu kamieni. Uderzam o jezdnię prawą stroną ciała i skurczony czekam przez sekundę na ciosy w plecy. Paskudna to chwila, nie ma żadnej osłony i w takich momentach kolarz z kosmiczną szybkością wyzwala się z roweru, a jedynym pragnieniem jest jak najszybciej uskoczyć w bok. Kiedy inni przygotowują się do startu, doktor Rusin opatruje moje „szlify” – mam otartą kostkę i biodro. Z kraksy wyszedłem obronną ręką. Na szosie od pierwszych chwil rozróbka. Sprzyja jej wiatr, fale deszczu. W pewnym momencie następuje zamęt na pierwszych pozycjach. Matoušek zaczepił mój roweru, a przednie koło jest do niczego. Pierwszy defekt w tym wyścigu. Mietek Nowicki w takiej

sytuacji ma oddać mi rower, krzyczę do niego, że potrzebna mi zmiana i oglądam się do tyłu. Mrówki mi przeszły po grzbiecie. Dwieście metrów pustej szosy, gdyż peleton popękał na kilka grupek, wozy techniczne są daleko. Trzeba będzie gonić pod wiatr, bez żadnej osłony. Zanim przesiadłem się na rower Nowickiego, akurat nadjechała druga grupa. Patrzę, z kim można współpracować. Są trzej Belgowie, którzy przykładają się do pracy. To już coś. Ale najważniejsze, aby czterej pozostali koledzy hamowali ile sił tempo czołówki. Bez tego sytuacja może być licha. Do czoła dają odpowiednie polecenia i rzeczywiście tamta grupa chwilami staje w miejscu. Moi towarzysze są solidarni w działaniu i systematycznie zbliżamy się do uciekających. Byłem tak skupiony, zapamiętały, że cała ta pogoń wydawała mi się krótkim epizodem. Jak się jednak okazało, walczyliśmy z wiatrem przez kilkanaście kilometrów. Trzeba było jeszcze powrócić na swój rower, ale mały lasek, a potem osłona domów w miasteczku, przez które przejeżdżaliśmy, ułatwiała zadanie. Na ten dzień miałem dosyć wrażeń. Szczęśliwie udało mi się ominąć leżących na szosie po kolejnej kraksie i obserwując finisz Lichaczowa z dalszych szeregów, wjechałem na stadion w Halle.

Do końca wyścigu pozostały tylko dwa dni, wiele spraw jest już jasnych. Andrzej Kaczmarek chyba nie da rady Rosjaninowi. Lichaczow jest zbyt szybki na finiszu i zbyt silny na trasie, aby liczyć na udaną ucieczkę. Chyba więc zaczną się etapy przyjaźni, kiedy swojej szansy poszukają słabsi. Toczy się wprawdzie bój o fioletową koszulkę, ale to sprawa Danguillaume’a i Lichaczowa. Lucek jest zbyt poturbowany po kraksie na etapie do Görlitz, a ja wolę uważać na zakręty i wyboje.

Przyjaźń przyjaźnią, ale to już po starcie w Halle najpierw zaatakował Matoušek, a za nim skoczyło kilku innych, wśród nich Lichaczow. Zmontowali niezłą paczkę i do roboty. To przestało mi się podobać. Kiedy zameldowałem się w czołówce, nastąpiła ogólna utrata ochoty do pracy i ogromny peleton zaczął jechać zgodnie i rytmicznie. Swojej szansy poszukali Dockx i Trajkow, odjechali bez problemów, kiedy było 20 kilometrów do mety, zagrała kolarska fantazja u Kehleta. Po filmie *Autobus z napisem „Koniec”* Kehlet jest postacią popularną. Tak się jednak przejął swoją rolą, że i w tym roku o godzinę przeszło ustępował przedostatniemu. I oto Duńczyk, niezwykły gość, na czele grupy podjeżdża do mnie i proponuje współpracę. „Ty jesteś pierwszy, ja ostatni, więc uciekajmy razem”. „Nie mam sił” – mówię Kehletowi, wypycham go do przodu

i hamuję tempo. Kehlet zyskuje ze 100 metrów, wszyscy się uśmiechają i właściwie następuje podpisanie umowy, że damy mu szansę. Zawsze jednak znajdzie się ktoś, kto ma nadmiar ambicji. Najpierw kontratakuje Włoch. Bronię Kehleta i ostudzam jego zapędy. Ale znów Węgier Gera nie może usiedzieć spokojnie. Po co mu to – czy temu chłopakowi też nie należy się coś z tego wyścigu? Gera zwiększa tempo peletonu. Próbuję na ostatnich kilometrach wysłać w bój Andrzeja Kaczmarka. Jednak Lichaczow jest czujny. Nie przepuszcza także okazji, na stadionie finiszuje najszybciej i jest trzeci.

Ostatni dzień wyścigu wedle wszelkich zapowiedzi nie powinien decydować o niczym. Etap z Poczdamu do Berlina jest zbyt krótki, aby mogło się coś rozstrzygnąć, zaś różnice czasu na mecie prologu długości dziewięciu kilometrów wynosić będą zaledwie sekundy. Postanowiłem podjąć próbę zdobycia fioletowej koszulki, ale jest to zadanie trudne. By zapewnić ją sobie, muszę wygrać na dwóch premiach, a Lichaczow i Danguillaume muszą zdobyć tylko raz trzecie miejsce, aby sztuka się udała. Na pierwszej lotnej premii zawodnicy radzieccy doskonale pomagają swojemu liderowi. Lichaczow zwycięża, a ja z rozpędu zajmuję drugie miejsce. Sprawa tego trofeum zostaje ostatecznie rozstrzygnięta na moją niekorzyść. Pozostaje jeszcze etapowe zwycięstwo. Tuż przed bramą stadionu mam doskonałą pozycję do ataku. Nabieram szybkości i wydaje mi się, że znajdę wolne przejście. W ostatniej chwili jeden z Rumunów wchodzi mi w paradę. Trzeba przyhamować. Miałem szansę wjechać pierwszy na stadion i po raz ostatni zmierzyć się z Lichaczowem na finiszu, teraz niestety oglądam tylko z dalszych pozycji jego szóste zwycięstwo.

Jeszcze epilog. Formalność, ale nie chcę pozwolić sobie na kiepską jazdę. O nieprzychylne komentarze zawsze łatwo. Gdybym otrzymał jakiś meldunek na trasie, pewnie udałoby się przyspieszyć o tych kilka dziesiątych sekundy i wyprzedzić Szarafulina. Dzięki bonifikacie za trzecie miejsce otrzymuję nagrodę za ambicję i zostaję najlepszym kolarzem na etapach NRD. Lichaczow na dalekiej pozycji. Stracił kilkadziesiąt sekund do Szarafulina, a więc zdecydowanie nie potrafi zmobilizować się do indywidualnego wysiłku. Bez tej cechy trudno myśleć o zwycięstwie w wieloetapowym wyścigu. Nie mogę powstrzymać się od tej uwagi, nie raz bowiem słyszałem opinie, pochodzące także od kolarzy radzieckich, że w komplecie z Judinem i Gusjatnikowem mieliby pierwsze miejsce we wszystkich klasyfikacjach. Co by było, gdyby było – to rozumowanie,

jakiego osobiście nie uznaję. Rok wcześniej po prostu gratulowałem Moravcowi i Nielubinowi, a nie przedstawiałem obliczenia, co by było, gdyby nie Karlowe Wary. Kończę ten trzeci zwycięski wyścig w dobrej formie. Nieliczne były w ciągu minionych tygodni ciężkie chwile. Rzadko przychodziło mi się zmagać z kryzysami. Poszło dosyć łatwo i gładko. Można by przejechać jeszcze parę etapów i wcale nie przyjąłem zakończenia wyścigu z westchnieniem ulgi, jak chociażby w 1970 roku.

W miarę upływu lat człowiek nabiera rutyny, umiejętności wygrywania, zaczyna po prostu wierzyć w siebie i zaoszczędza sobie w ten sposób wiele nerwów. Zastanawiam się czasem prywatnie, jakie są reakcje zwycięzców. Czy potrafią szaleć ze szczęścia, czy rzeczywiście moja radość przynosi rekompensatę za włożony wysiłek? Właściwie nie znam odpowiedzi na te pytania. Nazajutrz po zakończeniu wyścigu pozwoliłem sobie na żart. Stanąłem przed tablicą, na której tradycyjnie widniał mój numer jako jednego z wzywanych na badania antydopingowe. Zamiast cyfry 6 wpisałem nazwisko doktora Slabika i ten sztubacki dowcip sprawił mi wiele uciechy. Kto wie, może właśnie dzięki takim drobnym figlom, bez dostojnych, napuszonych słów, udaje się odzyskać równowagę po przeżyciach, kiedy wszystko jest podporządkowane jednemu celowi.

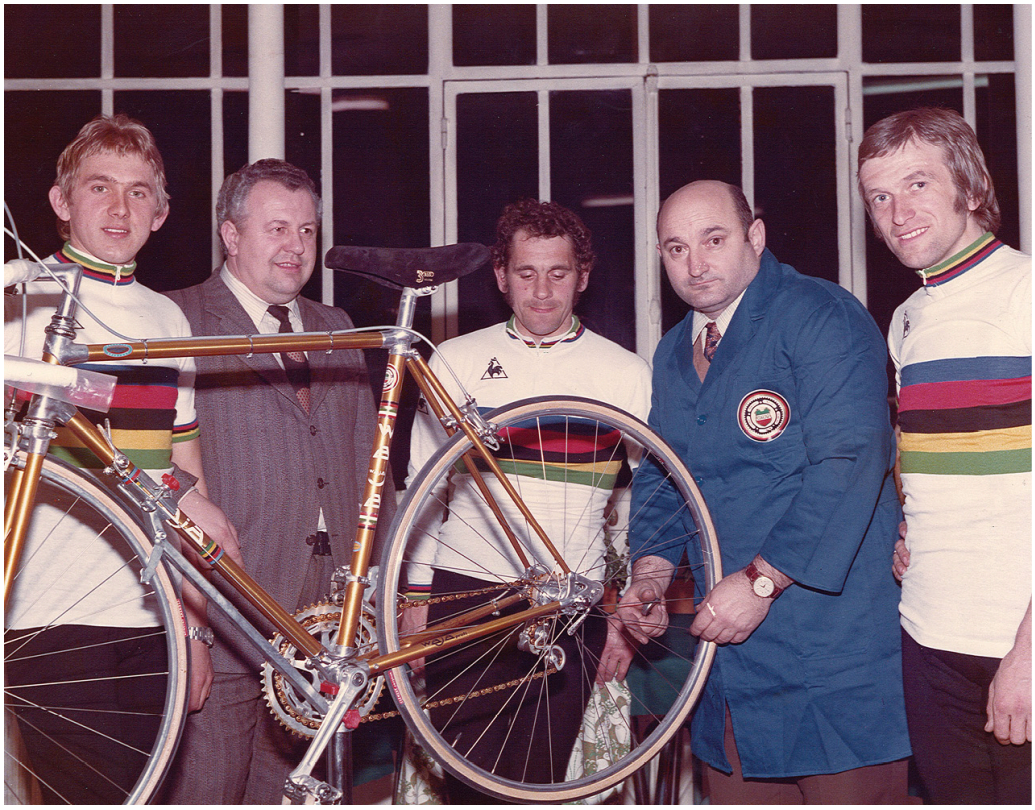
Dni po zakończeniu wyścigu nie są wcale łatwiejsze od niejednego etapu. Uroczystości, wywiady, nieustanny pośpiech, wszystko wedle harmonogramu, który nie zostawia prawie chwil wytchnienia. Dopiero po dopełnieniu tych obowiązków można pożegnać się z wyścigiem i znowu zająć kolarstwem. Iluż ludzi pytało mnie o dalsze plany. Jedni chcieli wiedzieć, czy wygram jeszcze Wyścig Pokoju, inni wyrażali zdziwienie, kiedy zaprzeczałem ich opiniom o pożegnalnym występie w tym roku. Po prostu nie wiem, jaka będzie przyszłość, i postanowiłem nie składać żadnych deklaracji, nie wszczynać dyskusji z 1971 roku. Jeśli tak się ułoży, że znajdę się w drużynie w 1974 roku, to wtedy wyruszę na trasę. Oczywiście mogę najwyżej przegrać. Czwarte zwycięstwo byłoby już tylko zwykłą powtórką.

Wyścig Pokoju. Od lewej: Jan Magiera, Andrzej Bławdzin, Zenon Czechowski, Marian Forma, Zygmunt Hanusik, Ryszard Szurkowski, Krzysztof Stec.
1969 rok

Podium trzeciego etapu Wyścigu Pokoju w 1970 roku
Fot. Stanisław Dąbrowiecki / PAP

Ryszard Szurkowski na mecie Wyścigu Pokoju. 1971 rok
Fot. PAP

Pierwszy w historii polskiego kolarstwa szosowego tytuł mistrza świata.
Barcelona, 1973 rok
Fot. PAP



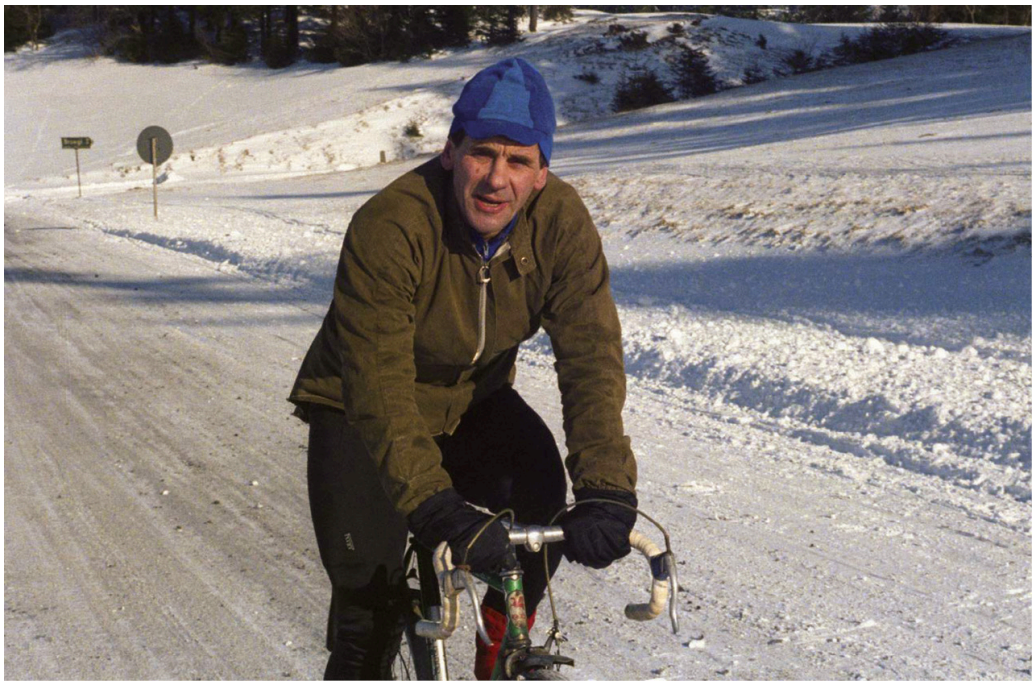
Przed startem wyścigu Paryż–Nicea w koszulkach drużynowych mistrzów świata. Od lewej Mytnik, Jakubowski, Szurkowski, Osvaldo Cazzaniga, Szozda. 1974 rok

Zwycięzcy wyścigu Bergamasca. Od lewej: Jaskuła, Sypytkowski, Marek Kulas, Mirosław Uryga, Andrzej Mierzejewski, Szurkowski

Prezentacja kadry Polski. 1986 rok

Srebrna drużyna igrzysk w Seulu w 1988 roku.
Od lewej: Leśniewski, Sypytkowski, Jaskuła, Halupczok

Kartka od kibica. Nadesłał Wincenty Zygmunt Nowakowski z Sopotu.
Podobnych kartek od tego pana były setki. Od innych trudno zliczyć



Trener Ryszard Szurkowski podczas zgrupowania kadry kolarzy Polskiego Związku Kolarskiego w Zakopanem. 1986 rok
Fot. Jerzy Ochoński / PAP

Srebrna drużyna z igrzysk w Seulu. Od prawej: Marek Leśniewski, Joachim Halupczok, Zenon Jaskuła, Andrzej Sypytkowski. 1988 rok

Z Tadeuszem Mytnikiem.
2017 rok
Fot. Bartłomiej Zborowski / PAP

Przed feralnym wyścigiem Rund um Köln w 2018 roku. Od lewej Ryszard Szurkowski, Clemens Ujejski, Krzysztof Kozanecki i Tomek Derejski
Fot. dzięki uprzejmości Krzysztofa Kozaneckiego

Dräger

OGÓLNOPOLSKI WYŚCIG KOLARSKI
O PUCHAR RYSZARDA SZURKOWSKIEGO
WRZESNIA, 26 MAJA 2018r.

Ryszard Szurkowski po wypadku przechodzi długą rehabilitację, ale się nie poddaje i cały czas robi postępy

* Fragmenty wyróżnione innym krojem pisma pochodzą z książki Ryszarda Szurkowskiego i Krzysztofa Wyrzykowskiego *Być liderem* wydanej w 1983 roku przez Krajową Agencję Wydawniczą.

Ryszard Szurkowski. Wyścig

Copyright © by Ryszard Szurkowski 2019
Copyright © by Krzysztof Wyrzykowski 2019
Copyright © by Kamil Wolnicki 2019
Copyright © for the Polish edition by Wydawnictwo SQN 2019

Redakcja – Grzegorz Krzymianowski
Korekta – Piotr Królak
Projekt typograficzny i skład – Joanna Pelc
Okładka – Paweł Szczepanik / BookOne.pl
Rysunki wewnątrz książki – Agnieszka Jednaka
Fotografia na okładce – Janusz Szewiński

Autor i wydawca dołożyli wszelkich starań, by dotrzeć do wszystkich właścicieli i dysponentów praw autorskich do ilustracji zamieszczonych w książce. Osoby, których nie udało nam się ustalić, prosimy o kontakt z wydawnictwem.

Przy tworzeniu książki korzystaliśmy z książki Być liderem wydanej w 1983 roku przez Krajową Agencję Wydawniczą. Bezskutecznie poszukiwaliśmy spadkobierców. Podobnie z dziennikami ze „Sportowca”.

All rights reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana elektronicznie lub magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Wydanie I, Kraków 2019
ISBN EPUB: 978-83-8129-517-8
ISBN MOBI: 978-83-8129-516-1

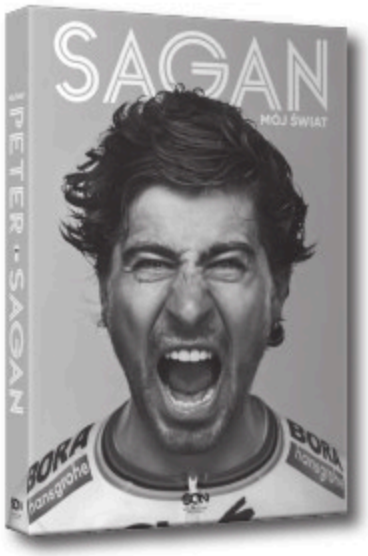
wsqn.pl
WydawnictwoSQN
wydawnictwosqn
SQNPublishing
WydawnictwoSQN
E-booki
Zrównoważona gospodarka leśna
Panta rhei

Spis treści

Okładka
Strona tytułowa
Prolog
Wstęp
Wyścig
Najlepsze wyniki Ryszarda Szurkowskiego
Dzienniki Ryszarda Szurkowskiego ze „Sportowca”
Zdjęcia
Strona redakcyjna

WITAJ W ŚWIECIE JEDNEGO Z NAJLEPSZYCH KOLARZY W HISTORII!

Sekrety największych wyścigów. Cała prawda o tym, co dzieje się w peletonie. Okoliczności zwycięstw w mistrzostwach świata UCI, historia wieloletniej rywalizacji z Michałem Kwiatkowskim oraz szczegóły kontrowersyjnej dyskwalifikacji podczas Tour de France 2017. Ta książka to smakowity kąsek dla wszystkich fanów kolarstwa i samego Sagana.



DAJ SIĘ PORWAĆ W FASCYNUJĄCĄ PODRÓŻ PO „JEGO ŚWIECIE"!

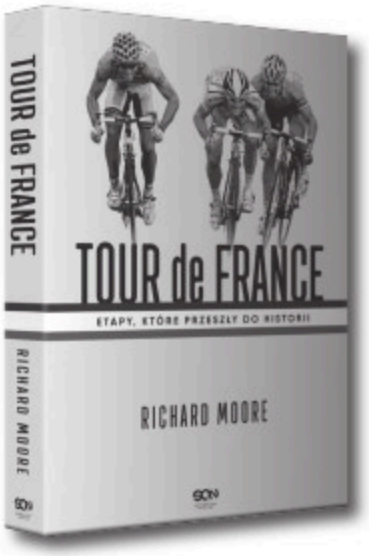
Szukaj w dobrych księgarniach

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl

ETAPY,
KTÓRE PRZESZŁY DO HISTORII

Legendarny wyścig Tour de France oczami jego bohaterów.
Wyjątkowe wywiady z udziałem Marka Cavendisha, Lance'a Armstronga,
Eddy'ego Merckxa, Bernarda Hinaulta, Grega LeMonda, Davida Millara,
Chrisa Boardmana i wielu innych kolarzy.
Ta książka to sześć dekad ukazujących tajemnicę, piękno
i szaleństwo najtrudniejszego na świecie wyścigu kolarskiego.



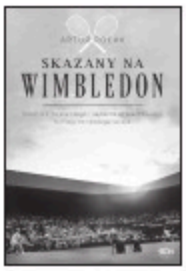
20 HISTORII, KTÓRE ZBUDOWAŁY LEGENDĘ TDF

Szukaj w dobrych księgarniach

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl

NAJWIĘKSZA INTERNETOWA
KSIĘGARNIA
SPORTOWA



KUPUJ I OSZCZĘDZAJ Z PROGRAMEM LOJALNOŚCIOWYM LABOTIGA TEAM

labotiga.pl

KSIĘGARNIĘ POLECA **WYDAWNICTWO SQN**

SQN
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON